

LES MÉTROPOLES ET LEUR RÉGION

Destinées à « équilibrer » la croissance de la région parisienne, les métropoles d'équilibre ont pour vocation essentielle d'entraîner leur région.

Préoccupés jusqu'à l'excès par le poids de Paris qui se trouve, depuis vingt ans, être trop souvent le seul souci de ceux qui abordent très vite les problèmes d'aménagement du territoire, les Français acquiescent à la première mission et oublient la seconde.

DES MÉTROPOLES SEULEMENT PAR RAPPORT A PARIS ?

Depuis bientôt un siècle, la croissance parisienne, indifférente à la conjoncture, constitue le fait fondamental de l'évolution de notre géographie. Qu'on l'explique par les mécanismes centralisateurs d'une administration cartésienne ou, au contraire, par la logique aveugle d'une concentration économique inéluctable, elle attire tous les regards, justifie toutes les analyses : Paris est le moteur de la nation, mais aussi son cerveau. Il est le lieu géométrique de la France, le siège de toutes les expériences, y compris celle de la décentralisation.

Depuis un siècle on se complait à mesurer l'écart croissant qui sépare et parfois oppose « le territoire » et « la capitale », on réclame des remèdes, on imagine des révolutions. Depuis quelque vingt ans, soucieux du développement d'un Paris qui n'arrive pas à se hisser au-dessus de sa crise de logement, de circulation ou de pollution, une politique d'aménagement du territoire s'est dessinée dont Paris occupe le centre.

C'est seulement depuis peu que, sans perdre de vue le problème de Paris, se fait jour une nouvelle dimension : celle de l'action régionale envisagée à partir des régions elles-mêmes et des pôles dont elles disposent. La politique des métropoles d'équilibre, tracée en fonction de l'équilibre par rapport à Paris, mais surtout pensée en fonction de l'entraînement des régions où elles sont situées paraît être maintenant la clé de voûte des actions dont l'ensemble constitue aujourd'hui l'aménagement du territoire.

Une telle politique n'aurait aucune chance d'aboutir si elle devait prendre à rebours une évolution dont les hommes connaissent mal les lois et qu'ils ne peuvent finalement maîtriser que pour autant qu'ils savent en saisir les forces contraires. C'est dire que les chances de réussite des métropoles d'équilibre doivent être cherchées en dehors d'elles-mêmes, dans leur environnement, dans leur région et dans l'ensemble des forces qui travaillent le corps social du pays.

LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE NATIONALE JOUÉ EN FAVEUR DES MÉTROPOLES D'ÉQUILIBRE.

Il apparaît que le phénomène d'urbanisation accompagne la croissance économique à chacun de ses stades. Dans les sociétés développées, le taux d'urbanisation se situe entre 50 et 80 %. En France, il est de 60 % et on prévoit qu'avant l'an 2000 il passera à 80 %.

Dans le cadre de ce phénomène général, on constate des rythmes de croissance variables selon les villes et selon les moments. Depuis cinquante ans, la croissance urbaine joue en faveur des villes les plus importantes qui recueillent en chiffres absolus l'essentiel de la croissance démographique. Des liens

par Serge Antoine et Gérard Weill

Chargés de Mission à la Délégation

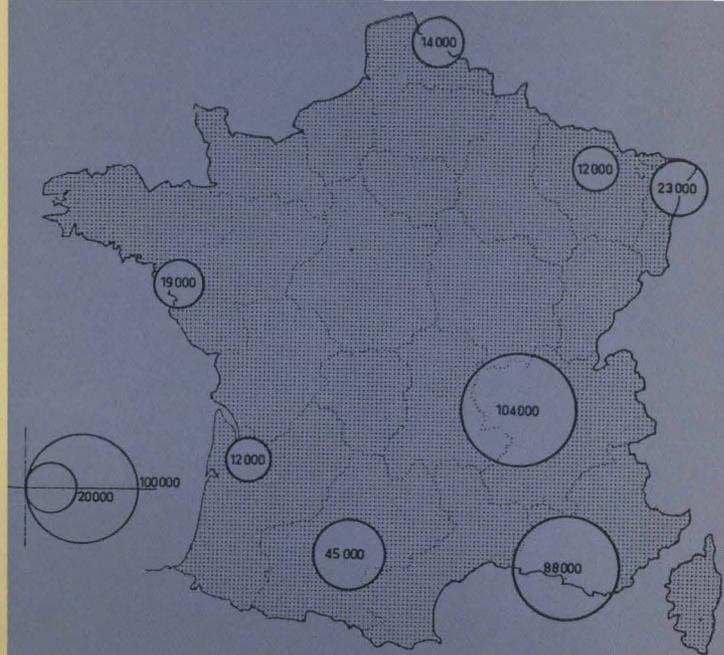
entre la croissance urbaine et le développement économique ont été maintes fois constatés. Ils démentent quelque peu l'a priori selon lequel, libérées de certaines contraintes (réduction des coûts de transports, tendance à l'égalisation des chances énergétiques, diminution de l'importance des matières premières), les industries peuvent s'installer au détour de n'importe quelle vallée sous la forme de micro-établissements disséminés dans de petits centres.

L'étude des implantations industrielles a démontré que, si bien des décentralisations partielles rattachées à leur siège parisien ont pu avoir lieu dans des villes de moyenne importance, les implantations d'unités industrielles conformes aux données récentes de la concentration économique tendaient à s'appuyer sur quelques grands pôles. Faute de pôles régionaux suffisants disposant de grandes surfaces équipées immédiatement disponibles et d'une agglomération d'accueil, beaucoup d'industriels ne peuvent songer en France qu'à Paris : la décentralisation industrielle véritable ne se satisfait pas d'un « saupoudrage systématique ». Bien plus, les à-coups économiques font ressortir la fragilité de certaines implantations isolées, parfois disproportionnées par rapport au volume d'emplois de la zone d'accueil.

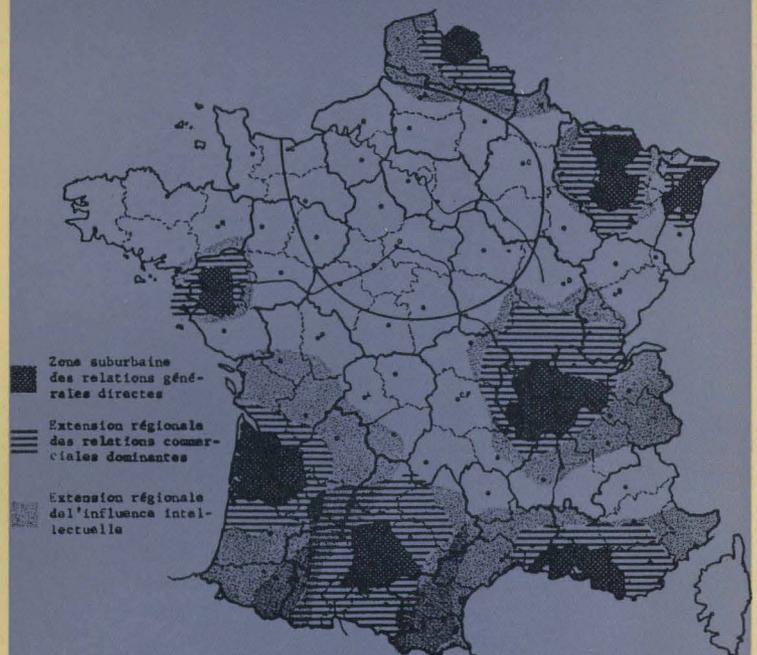
Si la notion de pôle industriel a été dégagée depuis bien des années et si les expériences de décentralisation commencent à en confirmer la réalité il est, par contre, difficile de rendre exactement compte de la nature des liaisons entre urbanisation et développement industriel. La ville constitue d'abord un organisme économiquement vivant et non pas seulement une juxtaposition géographique d'unités de production. Cela signifie que des « économies externes » résultant de la proximité même des unités de production constituent pour des pôles économiques le moteur même de leur développement. Par ailleurs, il semble que les premières analyses comparées des activités urbaines tendraient à démontrer qu'il existe, entre l'évolution de ces activités et la croissance urbaine, des liens tout à fait particuliers. Passé certains seuils, la part des activités de production tend à se réduire tandis que les activités d'échange, d'animation, de commandement tendent à leur tour à se diversifier. Ce que l'on nomme, faute d'une expression plus significative, le « secteur tertiaire » progresse rapidement à partir d'un certain seuil de population agglomérée. Qu'on l'explique par le libre jeu des mécanismes fonciers visant à réserver les sols les plus chers aux activités les plus « dématérialisées », ou par des goulots d'étranglement inhérents à la croissance, dont l'effet est plus directement perçu dans le secteur productif, c'est un fait que l'industrie émigre à la périphérie des villes et parfois même tend à se desserrer spontanément dans les communes limitrophes. Ce fait est d'autant mieux perçu que la ville — la grande ville — déforme l'espace, projette autour d'elle des formes de vie urbaine quand bien même elle ne marque pas le paysage avoisinant. Elle tisse dans sa région mille liens économiques que l'on perçoit symboliquement dans l'examen des migrations quotidiennes, de l'attraction commerciale, des courants postaux ou téléphoniques. Cette force de polarisation que constitue la ville est également force d'intégration.

La politique des métropoles est née en France dans une conjoncture historique particulière : l'énorme pôle de croissance de la capitale rejette loin de lui diverses activités traditionnelles. Les branches les plus concentrées de l'industrie française (automobile, électronique) ont été partiellement décentralisées. L'industrie « artisanale » résiste mal aux nouvelles conditions de la capitale. Le moteur de cette décentralisation est la brusque croissance des activités « dématérialisées » qui absorbent l'essentiel des emplois créés dans la région parisienne. Le développement du secteur tertiaire et des activités de service, signe d'un bouleversement des conditions de vie des individus comme des entreprises, implique la constitution de centres nerveux. Les métropoles seront d'abord des métropoles tertiaires.

Arrivée à ce stade de croissance, l'économie française est

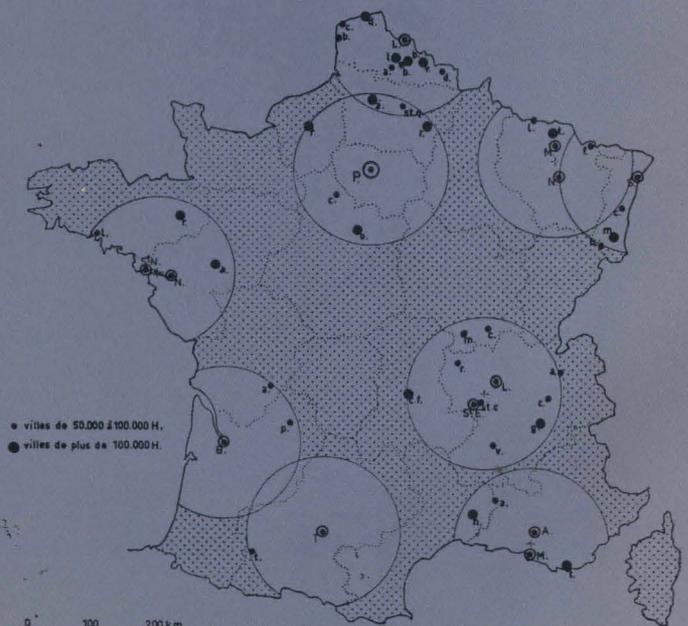


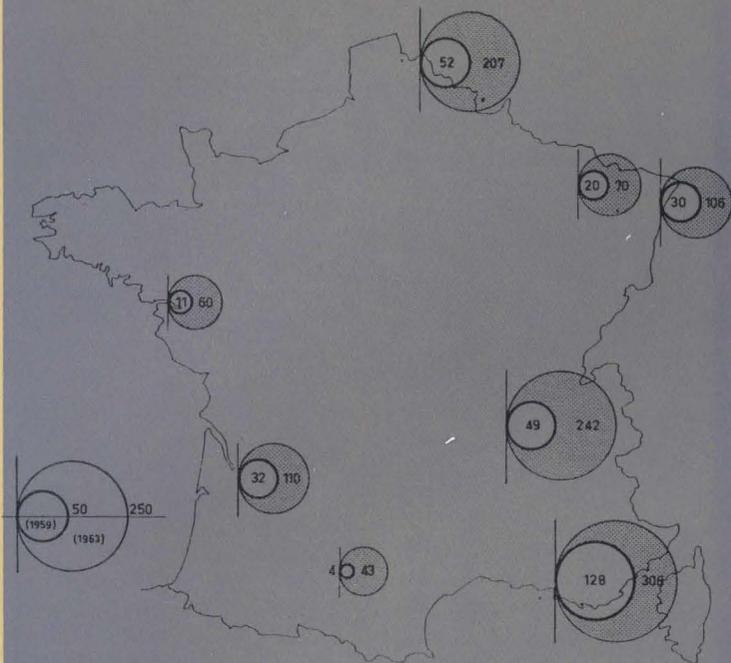
Solde migratoire des métropoles entre les recensements de 1954 et 1962. Cette carte permet de mesurer le pouvoir d'attraction des grandes villes. (Les rapatriés d'Algérie ne sont pas compris.)



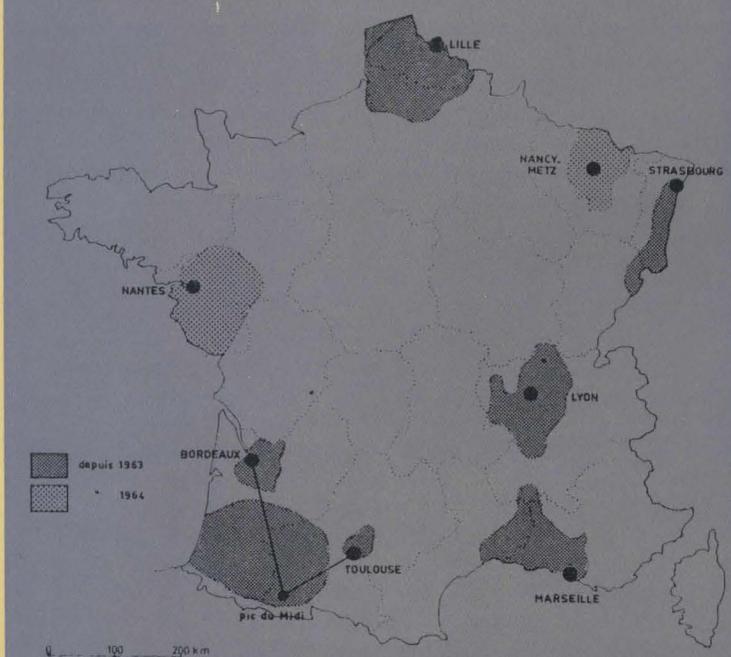
Les zones d'influence des métropoles, d'après le Professeur Chabot. Il reste à mesurer le rayonnement des métropoles selon certains critères quantitatifs.

Les centres secondaires, dans un rayon de 120 km autour des métropoles.

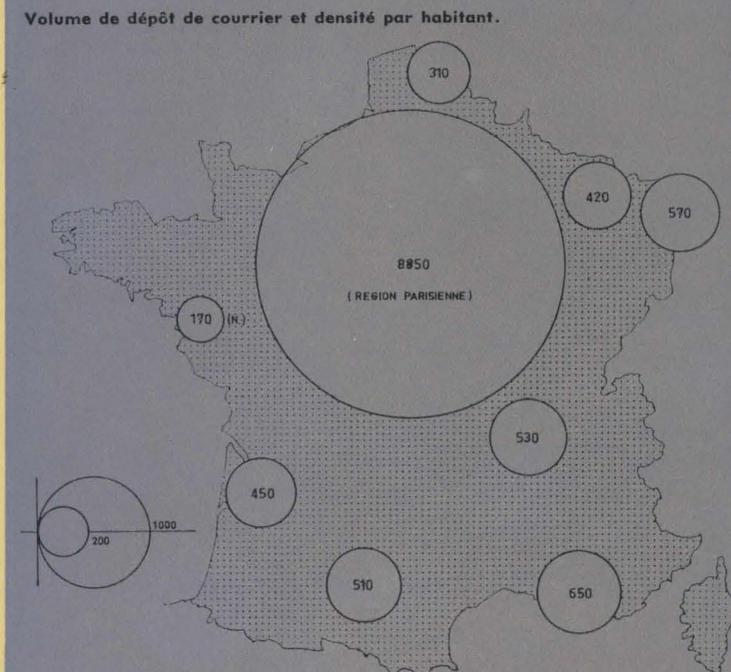




Les centres de chèques postaux : nombre total de comptes et comptes des résidents dans les agglomérations.



Volume de distribution de courrier et densité par habitant.



Volume de dépôt de courrier et densité par habitant.

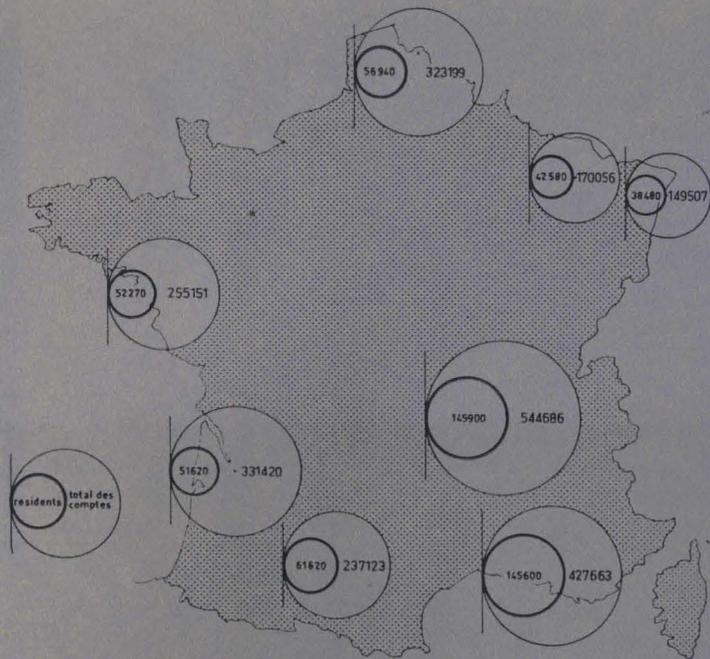
semble des villes françaises et leur appliquer, à toutes ensemble, un traitement collectif serait tomber dans l'esprit de système ou l'abstraction qui, en France plus qu'ailleurs, trouvent un terrain favorable. Ce serait concevoir l'aménagement du territoire — qui est aussi d'une certaine façon une manière de reconsidérer les problèmes économiques sous l'angle de la géographie — comme une partie d'échecs que des virtuoses mèneraient sans échiquier ni pièces. Une fois admis le principe de la métropole, sa rationalité économique comme support principal de l'activité régionale et comme relais de l'activité parisienne, sa rationalité sociale également comme foyer d'innovation et zone de contact ou de brassage, il reste à « moduler » la politique des métropoles d'équilibre à la lumière de leur réalité.

Depuis un ou deux ans, plusieurs équipes d'économistes et de sociologues (1) ont eu à réfléchir sur le phénomène de la dispersion des villes dans leur région. C'est là aussi le principal mérite d'une série d'études dites « d'armature urbaine » dont, à tout le moins, la part de réflexion libre l'a parfois emporté sur l'exercice commandé en vue d'un but clair et défini. Il est vrai que, sur ce sujet, ils disposaient, comme point de départ de leur réflexion, d'une somme d'observations, de comptages, d'analyses accumulés par deux générations de géographes. Ceux-ci, de manière empirique et descriptive, avaient fréquemment montré la grande diversité des réseaux urbains. Bien que les oppositions soient moins accusées dans le monde rural où on s'est plu longtemps à opposer au bocage de l'Ouest les campagnes ou les plaines de l'Est, on peut néanmoins distinguer ou classer les régions selon la hiérarchie plus ou moins parfaite de leur système urbain. Mais sur cette notion même de hiérarchie, il importe avant d'aller plus loin de n'émettre aucun jugement de valeur a priori du type de ceux que quelques techniciens affectent; une série de villes hiérarchisées selon leur taille constitue peut-être un mode de classement séduisant pour l'esprit épris de logique. Il n'aurait de valeur, en référence à des critères économiques, que pour autant que la notion même de taille aurait une signification. Or, à l'heure actuelle, cette signification, objet de bien des recherches particulières, est, globalement du moins, contestable. Produit d'une longue histoire, le système urbain s'est d'abord mis en place dans un espace économique atomisé. La ville d'abord produit de son site anime une région de la taille d'un canton. Ce n'est que depuis que les transformations des modes de transport et les nouveaux modes de production économique ont étendu l'espace économiquement intégré aux dimensions d'une grande région. Encore cette constatation est-elle plus intuitive que réelle, l'observation des flux de marchandises, d'argent ou de messages étant à peine amorcée aujourd'hui. Le constat de la réalité ne peut donc s'expliquer sans faire appel à des facteurs d'origine historique dont le caractère même est qu'ils sont temporaires. De même que l'archéologue dans les villes antiques, l'historien trouvera, dans le système urbain actuel, la trace d'énormes fossiles et d'ordres périmés dont la juxtaposition n'est pas la moindre source d'intérêt.

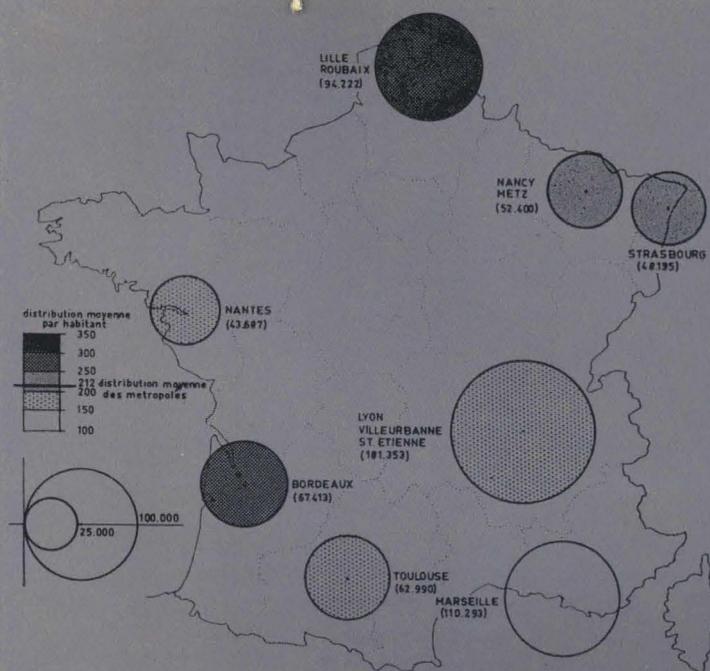
Par ailleurs, si le point de départ traduit un évident désordre, l'analyse prospective d'un système urbain régional ne conduit pas nécessairement à concevoir que, dans la dépendance d'une ville millionnaire, s'organiserait en cascades une série de villes de plus en plus menues. Là encore, les conditions peuvent changer, les distances se réduire et les villes se rejoindre : c'est donc à une échelle géographique à la fois plus réduite, plus concrète et plus prospective que doit être conçue et organisée « l'armature urbaine » régionale.

Il n'est d'ailleurs que de passer en revue ces régions pour décrire le système urbain et mesurer la différence qui existe

(1) Travaux de MM. Hauteux, Rochefort, Lecourt, de géographes de l'INSEE et de la Délégation à l'Aménagement du Territoire.

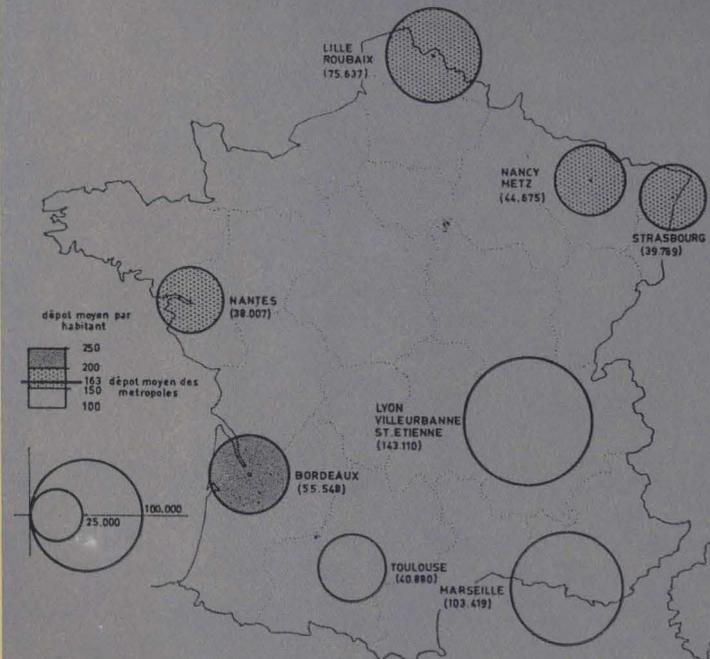


Nombre de postes de télé et croissance entre 1959 et 1963.



Les zones d'écoute de la télévision.

Nombre de chercheurs du secteur public.



entre la métropole lyonnaise et l'ensemble des villes qui caractérisent les régions de Bretagne et Pays de la Loire.

a) Dans le premier cas, la métropole conçue comme une vaste agglomération ayant franchi le seuil millionnaire, donc justifiant une catégorie d'équipements d'infrastructure particuliers (transport en site propre, dédoublement du centre) constitue comme le prototype ou le terme de référence actuel des métropoles françaises. Dans sa dépendance immédiate, deux villes fort importantes à une distance de moins de 100 km, Saint-Etienne et Grenoble, tendent à devenir comme des projections dans l'espace du noyau métropolitain, chacune ayant d'ailleurs, dans la région, sa fonction propre. Saint-Etienne ville secondaire, Grenoble ville quaternaire. A Saint-Etienne, en effet, les analyses démographiques montrent la prédominance des activités de type traditionnel fondées sur le charbon, le fer et leurs dérivés et ses liaisons avec la métropole lyonnaise se caractérisent par la dissymétrie : Saint-Etienne fournit son travail et Lyon ses services. Le développement de Grenoble, bénéficiant plus qu'il ne s'en rend compte de la proximité de Lyon, a pu s'opérer récemment dans les directions les plus nouvelles de l'activité économique. L'association étroite de l'activité intellectuelle (recherche scientifique) aux activités de production (activités de pointe) crée un climat tout particulier entre ces deux villes puissantes. Dans un rayon d'une centaine de kilomètres également, gravitant soit autour de Lyon, soit autour de Saint-Etienne et de Grenoble, les villes de moins de 100 000 habitants tendent à se spécialiser soit dans les fonctions traditionnelles d'animation des régions agricoles (villes de la Saône) soit dans les fonctions plus spécialisées d'activités industrielles orientées sur un seul secteur (villes des Alpes).

A l'échelle inférieure encore, un semis assez dense de villes ou de bourgs complète cette belle hiérarchie.

b) Dans l'Ouest, au contraire, les agglomérations qui ont plus de 100 000 habitants jouent, à l'heure actuelle, sur des régions plus cloisonnées, des rôles presque équivalents : les différences tiennent essentiellement à des populations plus ou moins fortement agglomérées, à des rayonnements recouvrant des zones plus ou moins vastes. Mais on serait tenté d'opposer à la métropole d'équilibre de l'Est que nous venons de décrire l'équilibre des métropoles de l'Ouest.

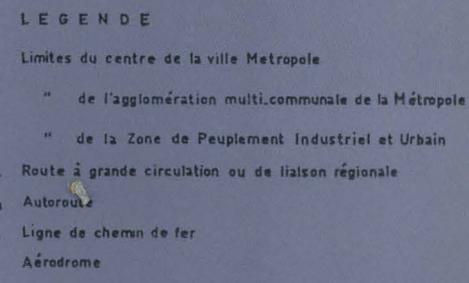
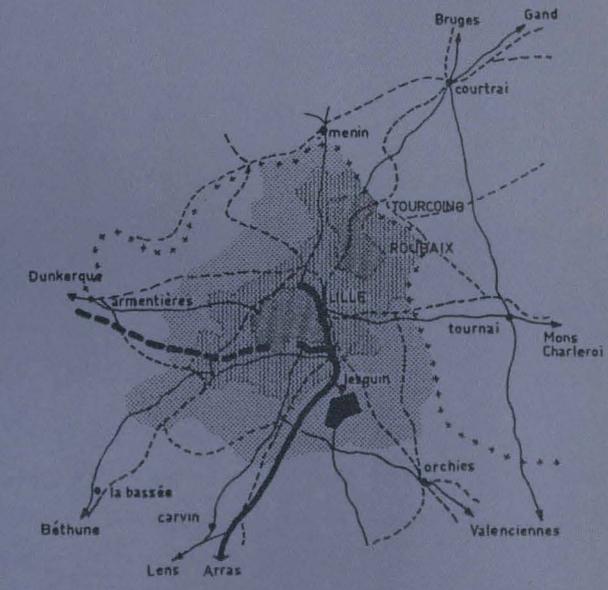
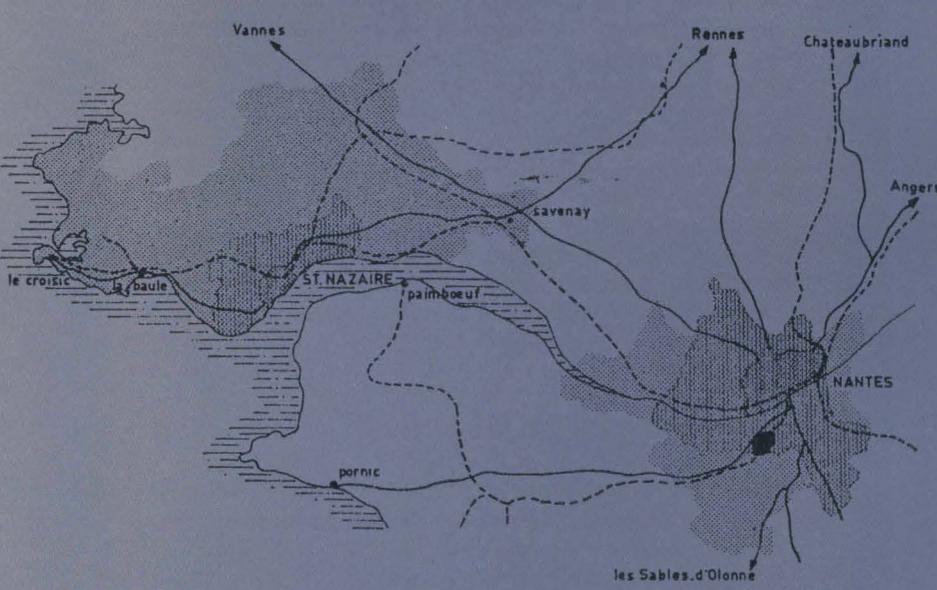
Par ailleurs, les villes de moindre importance (entre 50 et 100 000) jouissent encore, du point de vue de leurs activités économiques et de leur fonction sociale, d'une relative indépendance à l'égard des villes plus grandes, mais d'une dépendance plus forte à l'égard de Paris. Enfin, dans cette région, la caractéristique principale tient à la densité d'un système urbain très dépendant du monde rural et assumant, dans des contextes souvent traditionnels, la fonction de médiation entre les campagnes et le monde des villes. Bien sûr, on peut noter dans le système urbain peu intégré des différences de qualité ou de tonalité : Rennes a une fonction plus intellectuelle et plus politique, Angers a une fonction tertiaire plus traditionnelle, Brest vit davantage de son port que de sa région et Nantes constitue un foyer industriel assez compact. Bien sûr, on peut constater de larges différences dans les rythmes de croissance. On peut également déceler parmi ces sites urbains ceux qui, pour l'avenir, sont les plus prometteurs et, à ce titre, tant par sa position que par son site, l'ensemble Nantes-Saint-Nazaire pourrait être appelé à devenir un jour le lieu d'une confluence démographique propice au développement de ses fonctions de métropole.

c) Les autres régions françaises connaissent aussi des systèmes urbains dont les caractères principaux conditionnent la forme qui devra être donnée au développement des métropoles. Les deux métropoles du Sud-Ouest — Bordeaux et Toulouse — répondent actuellement assez bien au schéma décrit par J.-F. Gravier pour la France : elles semblent, à première vue, avoir concentré toute la vie et l'activité de régions qui furent longtemps en perte de vitesse; c'est dire que dans un rayon de 150 km, elles ne comportent pratiquement pas de villes de plus de 50 000 habitants.

Dans la région du Nord caractérisée par l'étroitesse de sa base géographique (deux départements) et l'importance et la densité de son réseau urbain, les liaisons qui existent entre la métropole tripolaire et le tissu urbain discontinu qui constitue la région elle-même, sont obérées par les formes traditionnelles des activités industrielles et des cloisonnements sociaux.

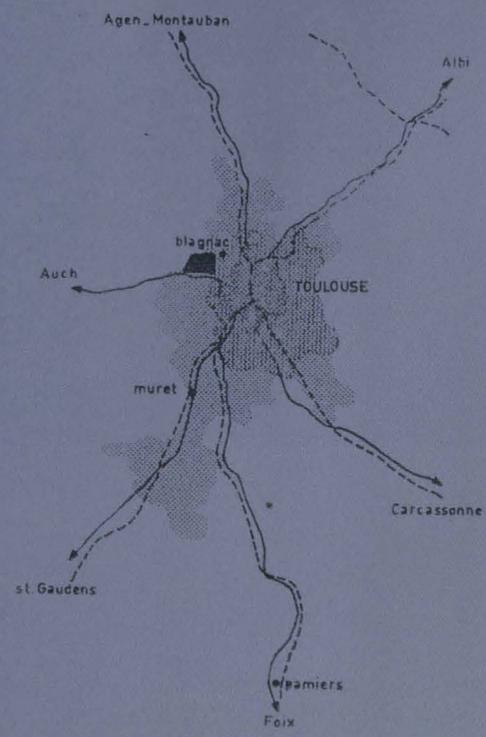
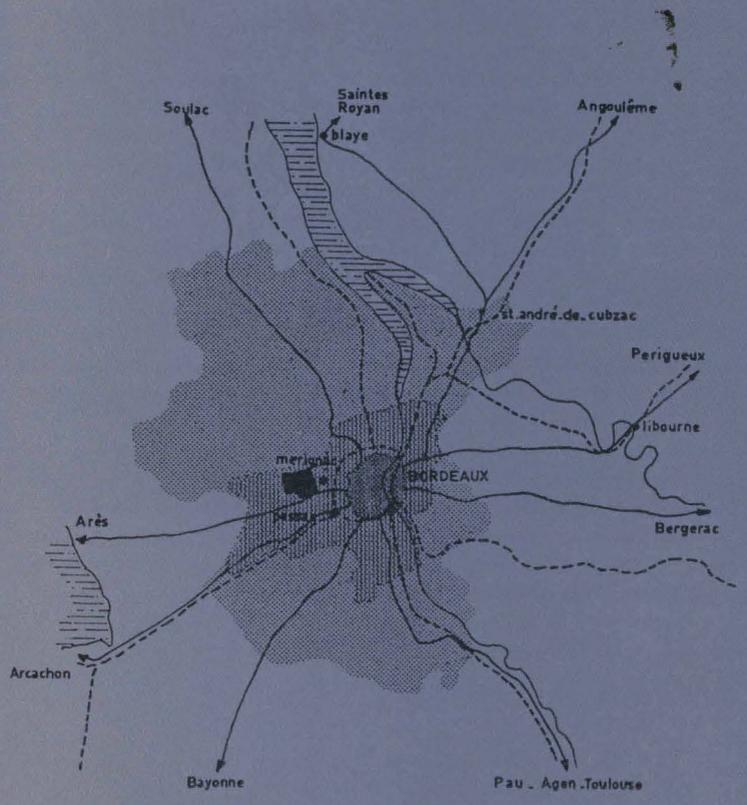
Dans l'Est de la France, le prodigieux destin qu'a connu la Lorraine au lendemain de la guerre conduit à créer sous nos yeux une métropole qui, par bien des points, mais à un moindre degré, exerce dans la région un rôle analogue à celui de Lyon.

Enfin l'emporium marseillais, constitué en agglomérations puissantes, mais longtemps dégagé de tout lien avec sa région



L'espace actuel des métropoles et quelques éléments de structure

10 km

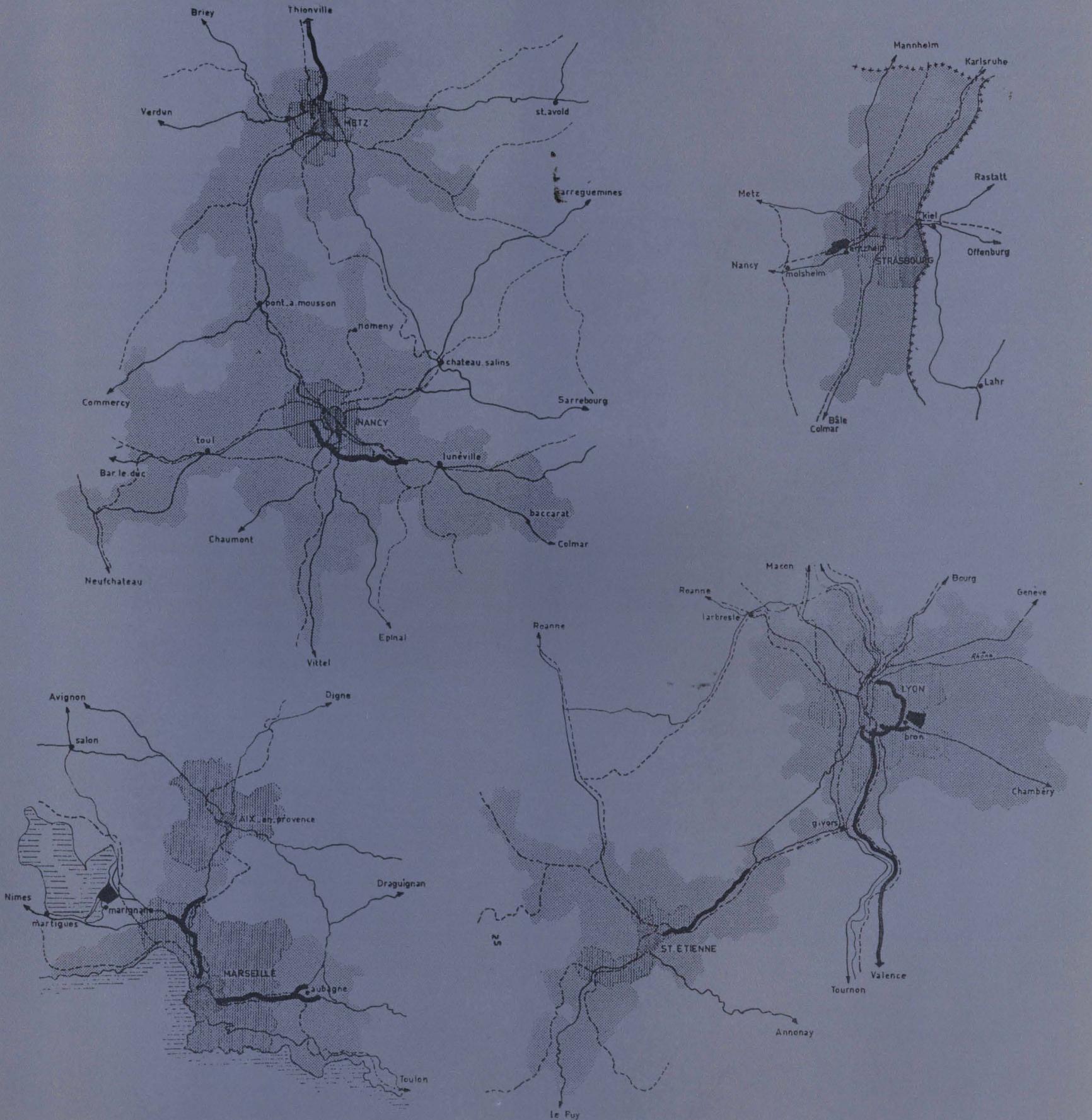


tend, aujourd'hui, à bénéficier de l'existence de noyaux urbains solidement constitués : Arles, Aix, le complexe de Fos ouvrent une voie nouvelle à la région urbaine.

C'est dire la diversité que doit normalement recouvrir une politique des métropoles d'équilibre. Sous deux aspects, les tendances se dessinent nettement. D'abord se constituent, autour des métropoles, des espaces économiques intégrés, ce qui

implique qu'entre les villes qui constituent une région, les échanges de toute nature se multiplient (hommes, produits de base des industries, produits de consommation, services divers, argent, idées...).

D'autre part, dans ces espaces ainsi définis ou projetés doivent être localisés des équipements de portée régionale propres à satisfaire à la fois les besoins d'une population à un certain



niveau de son développement et à faciliter la constitution même de l'espace économique.

Mais en dehors de ces deux certitudes, une politique des métropoles d'équilibre ne peut être que très nuancée et fondée sur une connaissance profonde du réel : dans l'Ouest, l'accent sera mis sur les équipements propres à permettre aux populations rurales de la région de se fixer plutôt que d'aller grossir les banlieues parisiennes. Et de ce point de vue, de récents sondages l'ont prouvé, l'attrait de la grande ville est tel qu'il serait contraire à l'intérêt même des villes de disperser par trop ces équipements. Dans le Sud-Ouest, qui a été déjà marqué par un fort exode rural dont les deux métropoles n'ont bénéficié que marginalement, un effort considérable devra être entrepris pour que le développement des deux grandes agglomérations soit également un développement régional : l'effort devra porter sur la localisation des industries dans des centres qui gravitent autour des métropoles de sorte que puisse s'épanouir dans celles-ci une spécialisation tertiaire. Dans l'Est, le mouvement amorcé qui consiste à hausser les deux villes de Metz et Nancy au rang d'une métropole de prestige devra être soutenu voire renforcé.

En Provence, tout l'effort devra porter sur une meilleure intégration de Marseille et de sa région, le développement industriel étant sans doute l'instrument privilégié : le handicap du relief s'atténue qui a longtemps corseté l'hinterland de Marseille.

Dans le Nord, au contraire, les conditions économiques nouvelles imposeront les transformations les plus massives au paysage urbain. C'est là véritablement que devrait se constituer un chantier de villes nouvelles.

Dans la région lyonnaise enfin se posent pour l'avenir des problèmes qui, à une échelle différente, ressemblent par divers points aux problèmes parisiens : tout l'effort semble être orienté vers la mise en place d'équipements qui accompagnent le franchissement d'un seuil démographique.

Mais pour qu'elles deviennent de vraies métropoles, il faut renforcer quelques points faibles, d'ailleurs différents selon ces métropoles : un accroissement quantitatif pour Nantes, Toulouse, Bordeaux; des équipements culturels pour Nantes, une amélioration des liaisons entre les grandes villes du Midi, un meilleur urbanisme pour Lille, etc. Les métropoles ne constituent pas une catégorie, elles doivent être analysées séparément dans leur contexte régional. Le « Club » des métropoles ne recouvre aucune catégorie juridique. Il n'y a pas de caste ou de syndicat des grandes agglomérations disposant d'avantages ou de règlements spéciaux : chaque métropole a ses dimensions et ses problèmes propres. Ceux qui voudraient faire de la politique de métropole comme les décorateurs ont fait de la moulure au mètre condamneraient un effort qui doit rester très pragmatique.

LA POLITIQUE DES MÉTROPOLES ET LES HABITANTS D'UNE RÉGION

Au moment où le pays se trouve ouvert à des forces centrifuges, la localisation des métropoles d'équilibre peut apparaître comme le fruit d'un grand dessein politique non contraire, d'ailleurs, à la nécessaire ouverture du pays sur l'extérieur.

Aux extrémités de l'hexagone (les régions frontières ont toujours été, en France, les plus denses), les métropoles constituent d'appréciables points d'ancrage de la communauté ethnique française en même temps qu'ouvertes aux pulsations de l'Europe et du monde, ces métropoles, qui sont souvent de grands ports, lui permettent de respirer.

Sans lutter contre Paris mais en lui permettant, par un rythme

de croissance plus raisonnable, d'assumer pleinement ses fonctions de capitale à l'échelle de l'Europe et du monde, c'est un dessein politique que de vouloir décentraliser sur les métropoles les fonctions de décision qui, pour être efficaces, doivent être proches du territoire traité. L'engorgement des administrations centrales n'a jamais été le gage de l'unité nationale.

Dessein politique, le développement des métropoles d'équilibre est aussi un pari politique : le destin des métropoles ne s'inscrirait pas dans la réalité si, décidé d'en haut, il n'était voulu par la communauté qui en forme le tissu. N'est pas métropole qui veut. Encore faut-il le vouloir et consentir à en payer le prix.

C'est pourquoi le rôle des collectivités locales est grand. De leur division peuvent dépendre les rivalités et l'impossibilité d'une programmation intégrée d'un espace urbain commun.

De leur union peut naître une communauté nouvelle, celle d'une agglomération qui cherche à fixer elle-même son destin.

De la permanence et de l'autorité de leurs majorités peut dépendre la continuité de leurs efforts.

Du dialogue avec les pouvoirs publics dans le respect des prérogatives centrales et locales dépendra enfin que, par des circuits courts de décision, les grandes options soient tranchées qui hypothéquaient le destin des grandes villes. Tel est d'ailleurs le but du groupe central de planification urbaine.

Grand dessein politique au niveau de la trame géographique du territoire, le développement des métropoles est, de ce fait, affaire des Français : il doit tenir compte des aspirations des populations, et en premier lieu celles des régions qu'animent les métropoles.

Or quelles sont ces aspirations ?

Des sondages effectués par le District de Paris ont été rendus publics; ils ont été confirmés par ceux qu'a lancés la Délégation à l'Aménagement du Territoire.

Il en résulte d'abord que la croissance urbaine commence à être ressentie dans son ampleur par le grand public. Près de la moitié de la population pense que le doublement des villes en quarante ans est inévitable; 30 % estiment qu'on peut l'éviter; une certaine fraction de cette catégorie ne conteste pas le problème même.

Mais cette conscience de l'inexorabilité de la croissance urbaine est assortie d'une méconnaissance de l'importance des grandes villes pour l'ancrage d'une région. Lorsque l'on demande au Français dans quelle région il vit et de la définir, les termes qu'il utilise sont ceux des départements, des points cardinaux, des anciennes provinces.

Le concept même de région, articulé à l'étranger autour de grandes villes, est, en France, fondé sur des homogénéités d'histoire, de géographie, de climat ou d'économie; le rôle des grandes villes et leur attraction n'y paraissent pas. L'espace français est un espace-plan (1). La France apparaît comme un plat pays où, hormis peut-être Lyon, les grandes agglomérations ont un très faible rayonnement.

Sans doute faudrait-il analyser davantage cette attitude : on y découvrirait la source moins dans la faiblesse du réseau urbain de la province que dans une attitude caractéristique des Français pour qui la géographie des choses est moins faite de flux, de relations, de dominance ou d'entraînement que de frontières ou d'homogénéités égalitaires. C'est ainsi que la décentralisation industrielle apparaît aux Français sous le seul aspect des pierres des établissements physiquement localisés alors que les flux économiques, la sous-traitance et les commandes, les relations entre filiales et maison mère sont négligées.

(1) Un sondage d'opinion effectué pour la Délégation à l'Aménagement du Territoire par l'Institut français d'opinion publique en 1963 a montré que moins de 10 % des Français attribuaient à une ville un rôle décisif dans la détermination d'une région.

C'est dire que l'esprit français se meut difficilement dans la troisième dimension de l'économie spatiale.

Si le Français en tout cas sous-estime le rayonnement des grandes villes, son jugement de valeur sur ces grandes concentrations humaines apparaît avec une nette brutalité :

65 % des Français regrettent le doublement des villes ou affirment qu'il faut prendre des mesures pour le décourager, notamment pour les grandes villes (de 15 à 20 % estiment qu'elle est raisonnable ou à encourager et le reste n'affiche pas d'opinion). Telle est l'opinion brutale qui ressort du dialogue entre enquêtes et enquêteurs.

Il convient là aussi de l'analyser de plus près car elle fait partie des réflexions que nous entendons tous les jours de citadins de plus en plus fatigués de la vie de la grande ville et qui rêvent des vacances, du soleil, de la fermette aménagée mais qui n'en restent pas moins des résidents urbains attachés, plus qu'ils ne s'en rendent compte, aux avantages et aux apports de la ville. Le Français a, dit-on, le cœur à gauche et le portefeuille à droite; il a aussi la tête aux champs et les pieds à la ville. Une grande part de la réaction du Français face au développement des grandes villes vient de ce qu'à brûle-pourpoint les apports de la civilisation urbaine (collectifs) sont plus difficiles à mobiliser que les inconvénients (individuels) que supportent quotidiennement nos générations dans des villes qui n'ont pas été conçues pour elles.

Les réactions des Français s'expliquent aussi par le fait que les questionnaires faisaient souvent référence, pour les grandes villes, au terme de « villes millionnaires »; or, il faut se rappeler que le Français sous-estime toujours les chiffres. Pour la plupart des Parisiens, la région parisienne ne dépasse pas 2 à 3 millions d'habitants. Le Français de province, quand on lui parle de ville millionnaire, pense obligatoirement à Paris; or, précisément ce modèle du Paris actuel inhumain, encombré, mal adapté au XX^e siècle et incapable de répondre au rythme de sa croissance, ne facilite pas l'adhésion. Ni les bons exemples étrangers de grandes villes, ni surtout un modèle de ville neuve réellement moderne et réussie au niveau de l'urbanisme ne peuvent être encore suffisamment montrés en exemple à nos concitoyens.

Si l'on veut réussir l'opération des métropoles d'équilibre, il faudra que l'opinion comprenne qu'il est possible de vivre agréablement dans les grandes villes de demain. Si l'on veut qu'elle le comprenne, il faut aujourd'hui lui proposer des modèles nouveaux : sans urbanisme nouveau, il n'y aura pas de métropoles d'équilibre. Les métropoles n'auront de succès que si les habitants d'une région doivent venir souvent dans leur capitale et « ils y viennent d'autant plus souvent, non seulement parce qu'ils ont besoin de s'y rendre, mais aussi parce qu'ils y éprouvent du plaisir » (P. George).

L'URBANISME NOUVEAU DOIT OUVRIR LES MÉTROPOLIS SUR LEUR RÉGION

Aux attitudes manifestées par les Français, aux dimensions nouvelles du problème urbain posé par les métropoles et leur croissance, la réponse de l'urbanisme est essentielle : car c'est de cette réponse que dépendront et l'attrait des métropoles et leur ouverture ou non sur la région : double condition de réussite.

Si l'urbanisme des métropoles devait simplement consister en une remise en ordre après coup de villes mal grandies ayant franchi un certain seuil, il est probable qu'elles seraient toujours en retard et que, comme à Paris, plusieurs générations auraient à supporter un « rattrapage » insupportable.

Si l'urbanisme des métropoles devait être l'expression d'une urbanisation intimement associée à toutes les phases de la croissance et prévue longtemps à l'avance, le progrès serait

certain. Mais il n'est pas sûr que les générations suivantes en acceptent l'héritage et qu'entre la capitale de la France et d'autres formes d'habitat, les métropoles ne fassent figure, un jour, de vestiges en province d'une civilisation dépassée. L'extrapolation des croissances actuelles, la réservation de suffisants terrains pour des ZUP suffisantes aux abords des métropoles, seraient peut-être le moyen de créer des villes millionnaires, mais non d'en faire des métropoles.

La réponse que l'urbaniste devra donner est donc affaire d'imagination. Ce n'est pas sur un modèle de ville actuelle ni, moins encore, sur un modèle parisien qu'il devra travailler. Il devra trouver des structures nouvelles qui permettront d'une part, de s'adapter à un fort rythme de croissance et d'autre part, de répondre aux aspirations d'hommes vivant dans une collectivité d'un million d'habitants.

C'est aux hommes de métier, sociologues, urbanistes, paysagistes, ingénieurs, qu'il appartiendra de réinventer, pour les métropoles, les dimensions de l'urbanisme nouveau.

Quels que soient les objectifs ou les moyens, deux choses, en tout cas, sont certaines :

— La restructuration et la définition de leur centre est indispensable : elle est liée à l'essence même des métropoles et aux services qu'elles devront assurer. D'une taille insuffisante pour être, en général, articulées sur plus d'un « noyau central » les métropoles devront revoir les dimensions de leurs centres pour répondre aux besoins économiques (secteurs d'affaires) ou socio-culturels (théâtres, cinéma, etc.) de leurs habitants. Mais dans certains cas, pour des raisons historiques, plusieurs centres peuvent exister : tel est le cas des métropoles bipolaires (Nancy-Metz, Lyon-Saint-Etienne, Nantes-Saint-Nazaire...) ou tripolaires (Lille-Roubaix-Tourcoing) : Il conviendrait alors d'éviter leur concurrence désordonnée.

— L'accessibilité du ou des centres à la région, leur intégration dans l'environnement sont une autre exigence des métropoles.

La ville était, autrefois, pensée sur le plan spatial par l'urbaniste comme un monde clos. A l'époque actuelle, avec les moyens de communication dont on dispose (routes, trains rapides, avions, téléphone, télex) et avec les nouvelles formes d'urbanisme, la notion de ville peut céder la place à une nouvelle forme d'organisation de l'espace urbain.

Il est maintenant possible de dépasser la notion classique de ville. Le raccourcissement des distances invite à innover et à admettre la notion d'espace urbain. Les cités closes, au plan plus ou moins circulaire, céderont la place à une autre forme d'organisation de l'espace où les équipements seraient spécialisés entre quelques noyaux urbains suffisamment proches.

Sous cet aspect de l'intégration des métropoles dans leur environnement et de leur accessibilité, l'existence de plusieurs noyaux peut ici se révéler être un sérieux atout, sous réserve d'une programmation commune et d'une certaine spécialisation de noyaux. Mais l'existence de plusieurs centres n'est satisfaisante que si l'ensemble de leurs habitants et de leurs entreprises est en mesure d'accéder commodément à tous leurs services et équipements supérieurs. Il faut éviter de renouveler les inconvénients de la région parisienne et de créer, par exemple, pour les habitants de Metz par rapport à Nancy, les sujétions qui caractérisent Paris.

Ainsi la remise en cause de l'espace urbain conduit à devoir repenser les rapports des métropoles et de leur environnement, mais aussi la notion même de centre urbain.

C'est dans des espaces privilégiés tels que ceux des métropoles ou ceux des zones urbaines aussi denses qu'aux Pays-Bas que peut se développer la forme d'espace polynucléaire.

Définir un centre nouveau, et le rendre accessible et ouvert à l'agglomération, aux cités de l'espace polynucléaire et à la région, tel est le problème majeur de l'urbanisme, des métropoles d'équilibre. Le résoudre, c'est définir, par l'expérience, ce que représente encore, au XX^e siècle, la ville.