

petites leçons d'urbanisme

Saison 2011-2012

Martin Vanier
Chris Younès
Jacques Leenhardt
Olivier Mora
Frédéric Bonnet



Septembre 2012

de 18h à 20h
dans les salons
de l'Hôtel de Ville
du Havre

La Revue Urbanisme, la Ville du Havre
et l'Agence d'Urbanisme de la Région du Havre
et de l'Estuaire de la Seine, proposent des :

petites leçons d'urbanisme

Martin VANIER

Vivre / produire : quels équilibres aujourd'hui à l'échelle du grand territoire ?

Mardi 6 décembre 2011

Martin Vanier est géographe, professeur à l'université de Grenoble et consultant au sein de la coopérative de conseil Acadie. Il a construit son parcours de recherche à partir de la géographie industrielle et des politiques urbaines en la matière, avant de l'élargir au champ de l'aménagement des territoires en général. Il est l'auteur, ou le directeur, de divers ouvrages sur les villes, l'aménagement et le pouvoir des territoires. Il collabore avec la DATAR dans ses grands programmes de prospective.



Alain Franck, Directeur des Études AURH

Nous reprenons un concept qui a été mis en place il y a deux ans : « les petites leçons d'urbanisme ». C'est aujourd'hui la première des cinq conférences que nous vous proposons pour 2011/2012. Les cinq conférenciers invités sont des personnes avec qui l'AURH travaille actuellement, dans le cadre de l'élaboration d'un grand projet sur l'Estuaire. Il nous semblait intéressant de profiter de leur passage dans l'Estuaire pour qu'ils viennent nous apporter des lumières, éclairer les gens du Havre et de l'Estuaire.

Le premier à intervenir est Martin Vanier qui va nous faire un exposé passionnant sur le grand territoire : vivre, produire, quels équilibres aujourd'hui à l'échelle du grand territoire ? C'est la question de l'imbrication des échelles qui nous intéresse aujourd'hui, sur nos grands territoires, à l'échelle de l'Estuaire, mais aussi du Grand Paris et de l'Axe Seine.

Martin Vanier

Cela me fait plaisir de venir échanger avec les Havrais, puisque cela vous permettra de compléter le reste du travail auquel Alain Franck vient de faire allusion : le travail de mission de conseil, qui est assez audacieux parce que l'on arrive dans un territoire que l'on connaît de loin. Je suis grenoblois et parisien, mais pas vraiment normand. On nous demande quelques réflexions, quelques regards. Je crois que l'on nous demande à la fois des choses en tant que personne extérieure, distanciée, qui ne sait pas tout. La connaissance de ceux qui ne savent pas tout est souvent précieuse ; cela donne à réfléchir. En même temps, on nous demande un travail de synthèse pour écouter et essayer d'attraper sans a priori. Je prends cet exercice de ce soir comme faisant partie de cette mission consistant à écouter et à vous écouter tout à l'heure.

Je suis géographe de formation. Il se trouve qu'à l'origine de ma formation, il y a la géographie industrielle, comme on le disait dans la géographie française des années 60-70. J'ai fait ma thèse au début des années 80, sur une petite ville industrielle - petite, si l'on peut dire-, qui est la ville de Troyes dans l'Aube. Troyes est une capitale de filière, celle de la bonneterie, de

la maille, une technique particulière d'ouvrage textile. Tout cela a complètement disparu : il n'y a plus de géographie industrielle, on ne fait plus de géographie industrielle, on n'enseigne plus la géographie industrielle. L'expression même « géographie industrielle » ne fait pas catégorie scientifique, de même d'ailleurs que la sociologie industrielle. Cela fait partie des questions que je voudrais poser dans mon premier exposé : il y a un problème.

En tout cas, je suis géographe, professeur à l'Université Joseph Fourier de Grenoble depuis quelques années, dans une double fonction. Pour faire évoluer mon métier, j'ai trouvé intelligent de le combiner avec un métier de conseil auprès des collectivités locales, qui m'amène à intervenir un peu partout en France, dans les collectivités havraises, mais également au Pays Basque, à propos du projet de développement du Pays Basque, d'une coordination des schémas de cohérence territoriale de tout le département de la Gironde ; à Sofia Antipolis à propos du renouvellement du modèle du technopôle sofopolitain, etc.

Donc, loin d'être un spécialiste des estuaires et de la géographie industrielle, je viens juste ici poser quelques réflexions. Le sujet de mon intervention porte sur le rapport de nos sociétés contemporaines et de leurs espaces de vie à la production et à l'acte de produire, à l'économie productive. Donnons à cette désignation le sens le plus large, le sens industriel auquel nous pensons tous immédiatement, en tant que membres de sociétés industrielles, mais aussi le sens agricole, l'autre grand secteur de la production et, d'une certaine façon, l'ensemble des sens économiques qui désignent des activités liées à la production, parce qu'elles font circuler des marchandises : le transport, la logistique, y compris l'activité portuaire.

Quand je parle de produire, je parle ici du port, et de l'ensemble des services qui concourent à l'efficacité productive ; des services tertiaires ; des bureaux ; des sociétés qui sont dans des fonctions tout à fait immatérielles (l'assurance, l'immobilier, la finance, l'ingénierie, le conseil technologique). Ce sont, elles aussi, des fonctions productives, même si elles sont immatériellement productives. D'une façon générale, tout ce qui permet, dans un territoire,

de produire et de faire circuler des marchandises matérielles et immatérielles. Le sujet est vaste et je voudrais confronter cette fonction, cette vocation, que je prends comme telle, comme existante dans un territoire. Il y aura un moment dans l'exposé où je m'interrogerai sur sa nécessité. Mais, pour l'instant, je la prends comme telle, d'autant plus que l'on est ici dans un territoire très dédié à la production, très construit par ses fonctions productives. Je confronte cette vocation, cette destination, cette raison d'être, à une autre fonction essentielle, qui est tout simplement la fonction de la vie du territoire en tant que cadre de vie, espace habité. Celui où l'on réside, où l'on est, on demeure, on déménage, on ré-emménage et on finit par passer, mais en tout cas, où l'on établit son projet personnel, ses projets familiaux, etc.

La question est celle de la conciliation entre ces deux vocations. Il y a sans doute d'autres vocations dans un territoire, mais ce sont ces deux là que je voudrais attraper. Parce que je crois qu'il est aujourd'hui problématique, qu'il est l'objet d'une forte controverse collective dans nos sociétés. Je voudrais montrer de quoi est faite cette controverse ; ce sera mon premier point. Comme dans les films : chef, on a un problème ; vous connaissez la formule célèbre. Je voudrais montrer, dans un deuxième point que nous avons toujours eu ce problème, mais nous avons su, sinon le traiter, du moins, je vais employer une expression peut-être un peu édulcorante, le mettre en scène. Je vous montrerai la mise en scène du problème à travers quelques images ; ce seront les seules de mon exposé dans le deuxième point. Je voudrais ensuite montrer comment ce problème a changé d'échelle et de cadre d'exigence. Le petit slash, le petit trait entre vivre et produire, n'est pas toujours de la même nature. Aujourd'hui, il désigne quelque chose qui a fortement à voir avec la pensée écologique de la société. C'est cela qui constitue, me semble-t-il, la nouvelle exigence contemporaine. Puis, je voudrais faire une proposition, sans doute parmi d'autres, mais justement profiter de votre présence pour la tester, quant à une nouvelle façon de penser l'équilibre. Vous verrez que le mot équilibre pose beaucoup trop de problèmes pour que je le conserve jusqu'au bout. Une nouvelle façon de penser l'équilibre en lui

substituant le principe de l'hybridation. Ce sont les quatre temps. Je vais aller progressivement plus vite vers le quatrième, parce que le début est une mise en bouche.

On a un problème. On a, d'abord, un problème national, de pays France, que l'on peut résumer de la façon suivante. Nous sommes tous amenés à nous reconnaître comme étant la cinquième puissance mondiale. Ce rang a été acquis, au tournant du XX^e siècle, sur la capacité productive du pays industriel et agricole. Nous avons tous appris que nous sommes, et nous le demeurons encore, une grande puissance agricole exportatrice, un des champions industriels dans les domaines technologiques de l'après-guerre, que sont l'automobile, la maîtrise des énergies hydrocarbonées, celles des énergies nouvelles dont le nucléaire, l'aéronautique, etc. Peut-être une des grandes défaillances concerne le secteur de la maîtrise numérique et de la microélectronique, qui ont pourtant fait l'objet d'ambition en leur temps, avec un grand plan-calcul, du temps du Général de Gaulle, qui a échoué. En tout cas, nous sommes cette cinquième puissance industrielle et agricole, aujourd'hui confrontée, et pour la première fois de son existence en tant que puissance industrielle, à la fin d'une période et à l'entrée dans une autre, où vraisemblablement nous ne serons plus jamais la cinquième puissance économique du monde. Parce que le monde change, le renversement de ses polarités économiques fait émerger de nouveaux pays, que nous ne rattrapons pas avant longtemps ; si nous avons jamais une possibilité de le faire, en tout cas pas en tant que France, en tant qu'Europe peut-être. Le problème fondamental est donc notre changement, ou non, de vocation nationale, dans cette compétition mondiale qui est en train de faire de nous ce qu'en fait nous avons toujours été : un petit pays de 65 millions d'habitants aujourd'hui, 70 d'ici une génération. Cela reste de toute façon un tout petit pays, 70 millions d'habitants. J'appellerais cela le syndrome du Danemark : un petit pays, performant, où il faut bon vivre, avec un niveau de vie que, je l'espère, on conservera, des capacités exportatrices pas négligeables, mais un tout petit pays et certainement pas une grande puissance économique. C'est un premier problème.

Et, évidemment, devant cette bifurcation de notre vocation productive, on est devant l'alternative suivante. Soit prendre totalement acte de cette bifurcation géopolitique et ne pas se mettre en travers de ce chemin historique, qui a quand même des tendances très lourdes. Le fait que la Chine et l'Inde s'industrialisent n'est pas un accident de l'histoire. Le monde va changer de polarités. Nous serons une périphérie industrielle au plan de la source et de la masse des produits ; c'est d'ailleurs déjà le cas. Donc, prendre acte de cette situation et jouer d'autres atouts, d'autres positions économiques, d'autres places dans la division mondiale du travail, et en particulier celles que ces grandes puissances industrielles vont désigner pour nous.

Nous qui sommes le pays du bien-vivre, le pays du luxe, le pays des paysages, le pays de la ruralité vraie, le pays des faibles densités. Résultat de tout cela : nous sommes la première destination touristique du monde. Faisons donc contre mauvaise fortune bon cœur, première option et tournons le dos à notre histoire productive, industrielle et agricole, pour embrasser ce qui maintiendra pour nous des positions d'intérêts vis-à-vis du reste du monde. L'intérêt que nous pourrions flatter pour notre pays vis-à-vis du reste du monde est un intérêt de villégiature ; un pays où l'on sait ce que veut dire bien manger et bien boire, où la qualité de vie est encore incomparable par rapport à beaucoup de pays du monde, où nous avons une grande attention à la potabilité de nos eaux, à toutes choses qui nous effrayent ici, mais qui, vu d'ailleurs, sont plutôt des modèles.

Soit, autre option, il y a volonté de maintenir un certain nombre de ces positions agricoles, industrielles, technologiques, productives. Peut-être pas dans tous les domaines, mais dans un certain nombre, y compris les plus paradoxaux, ce qui, traduction locale, signifie : oui, Le Havre n'est pas un très grand port européen, et l'écart s'est grandement accru avec Anvers, Rotterdam et quelques autres, mais cela ne fait rien, on va jouer la stratégie de la conteneurisation ; on va la jouer à fond et on va redevenir une place essentielle dans la circulation des conteneurs entrants et sortants. Ils sont d'ailleurs surtout entrants. On maintient, envers et contre tout,

une ambition dans un domaine précis. Je pourrais refaire la même démonstration à propos de production énergétique, à propos de production automobile, à propos de production cimentière pour prendre les industries qui sont les vôtres.

Moyennant quoi, deuxième point du problème, quand on réveille ces ambitions, en disant : certes, les positions de la France s'effritent, mais nous devons rester un pays industriel, je dirais presque par volontarisme, on rencontre un point de vue qui monte dans notre pays que l'on appelle d'une jolie expression anglo-saxonne : le nimbysme, c'est-à-dire not in my back yard, ce qui consiste à dire : oui, la France un grand pays industriel ou agricole ou technologique ou énergétique ou productif, mais pas dans mon jardin, pas devant chez moi, pas dans ma proximité. Précisément parce que je suis porteur de cette alternative, que j'ai évoquée tout à l'heure : la France, pays de villégiature, de résidence, de qualité, de bien-être, etc. Changement de modèle.

Je ne désigne pas le moins du monde ce nimbysme comme une tare. Je le désigne comme une aspiration individuellement vécue par tout un chacun. C'est-à-dire que chacun d'entre nous ne souhaite pas coexister avec les espaces productifs, en tout cas pas avec tous les espaces productifs, dont nous savons par ailleurs qu'ils seront plus ou moins indispensables à l'économie nationale, à la compétitivité nationale, à l'emploi, à la richesse nationale, etc. C'est-à-dire que l'on peut avoir, sur le premier point, celui du déclassement de la France, un point de vue très offensif ; il n'empêche que viendra derrière tout de suite un second problème qui est celui d'une grande réticence à ce que ces ambitions économiques marquent les territoires de vie. Ceci existe dans toute la France, et de façon de plus en plus virulente, ce qui évidemment la sanctionne, en tout cas vigoureuse, dans des capacités de plus en plus fortes à empêcher un projet de développement, empêcher une grande infrastructure nouvelle, empêcher un aéroport. Cela va être raté pour l'aéroport de Notre-Dame des Landes, mais cela a été une grande bataille. Bref, opposer à un modèle de développement productif des modèles de décroissance

ou, disons, tempérance. Tempérance du développement en disant : non, on n'a peut-être pas besoin de cette accélération perpétuelle de nos mobilités ; pourquoi une ligne à grande vitesse ? ; est-ce si important de gagner un quart d'heure sur ce parcours ? ; etc. Je dis que c'est un problème, non pas parce que l'expression existe, elle a toute sa validité, mais parce qu'elle fabrique un débat, on n'est pas tous d'accord sur notre destin national de ce point de vue. Je le dis cette fois en termes de coexistence personnelle avec les espaces productifs et non pas en termes de destinée nationale du pays. C'est un peu loin comme débat. La France doit-elle rester une grande puissance ? : cela ne nous occupe pas tous les matins. Par contre, ce qui peut se passer dans la parcelle en face est déjà plus concret.

Troisième dimension du problème, la réponse à ce nimbysme et à cette volonté de ne pas trop subir personnellement la proximité productive, que l'on peut appeler de ses vœux par ailleurs pour ce qui concerne l'ambition nationale, a généralement été dans les trente, voire quarante, éventuellement cinquante dernières années la mise à distance. « Not in my back yard » veut dire que, finalement, l'usine où je travaille, que je ne vais quand même pas remettre en cause vu que c'est la source de mon emploi et de mes revenus, je ne suis pas obligé de la côtoyer quand je rentre chez moi. Il suffit que j'achète une maison, une résidence quelconque à dix, vingt ou trente kilomètres. Donc la réponse que l'on a produite dans cette dernière génération est une réponse de mise à distance des espaces de production par rapport aux espaces de résidence. Nous avons été à ce point convaincus que c'était la solution, cette mise à distance, que la France pouvait être un grand pays industriel et productif de biens matériels, agricoles, etc. sans difficulté puisque l'on n'était pas obligé de coexister avec ces grands espaces, éventuellement perturbants, polluants, pas très beaux. Après tout, un champ de maïs n'est pas, non plus, exaltant. Nous n'étions pas obligés de coexister. Il suffisait de faire jouer cette fantastique ressource qu'est la mobilité pour dissocier le lieu de travail et le lieu de résidence.

Nous sommes tous de la génération qui a profondément dissocié le lieu de travail et le

lieu de résidence. C'est maintenant plus de la moitié des actifs qui travaillent en dehors de leur commune de résidence, et cette tendance ne cesse de progresser ; la dissociation s'accroît.

Sauf que l'on a un problème. C'est le troisième et dernier point. Nous avons un doute profond sur la durabilité de cette dissociation, sur le fait que cela puisse durer. On se pose des questions réelles sur le fait que l'on puisse continuer à payer, individuellement et collectivement, le coût énergétique de cette mise à distance. Puisque mobilité égale dépense d'énergie. Donc, on a un problème à la fois de conception nationale de notre vocation productive, de tolérance habitante à cette proximité productive et de réponse aménagiste dans la mise à distance avec l'accroissement des phénomènes de mobilité que cela a provoqué.

En réalité, on a toujours eu ce problème. Il ne date pas de l'après-guerre et de tout ce que j'ai décrit. Il a toujours été au cœur du débat des villes et des territoires, du moment que l'industrie s'est invitée dans nos sociétés, à partir de 1820-1830, de façon très brutale d'ailleurs. Ce qui m'intéresse ici est de vous montrer, plutôt que de refaire l'histoire, que pendant plus d'un siècle, les années 1880 à l'après-guerre, on a cherché des réponses dans une certaine forme de proximité, déclinée de façons différentes dans ce que je vais vous montrer. Ces modèles de conciliation dans la proximité pourraient nous ré-inspirer aujourd'hui, quand nous nous rendons compte que cette mobilité, toujours plus écartante des espaces de production, n'est pas durable, n'est pas la solution à long terme et qu'il faut peut-être réinventer autre chose.

Je vous parle de trois modèles de conciliation de vivre et produire, pour vous montrer que cela fait longtemps que l'on y réfléchit et que l'on a déjà inventé un tas de dispositifs, dont un grand nombre existent dans nos territoires et ne sont pas que des utopies. Tous ceux que je vais vous montrer sont des documents d'urbanistes qui sont de véritables planches théoriques, et qui portent un discours prémonitoire de propositions.

Ebenezer Howard n'est pas un urbaniste de formation. Il travaille ce projet, convainc et finit par emmener avec lui des promoteurs

Ce que Tony Garnier mettait en scène dans cette image, c'est la préfiguration du zonage, la séparation des fonctions. Cette ville industrielle est tolérable, parce qu'en haut on habite, en bas près de l'eau on travaille. Ce principe va être profondément retenu tout au long du XX^e siècle dans une dissociation qui n'est ici pas trop jouée, une dissociation de proximité, c'est dans la même agglomération que cela se passe, et au fur et à mesure du temps va s'accroître jusqu'à créer ce divorce qui est maintenant tout à fait patent. C'est-à-dire que l'on ne tolère plus trop la zone industrielle de proximité. On provoque des mobilités qui finissent par interroger le modèle en question.

Troisième schéma, tout à fait différent. Voilà un architecte-urbaniste américain, dont la carrière consiste plutôt à construire des buildings à Chicago, de très beaux buildings, qui sont encore debout, et des villas pour les riches Américains des secteurs de la plaine, d'où le nom d'école de la plaine.



arkinetblog.wordpress.co

Franck Lloyd Wright est aussi un urbaniste de papier, va-t-on dire, qui n'a pas fait beaucoup de plans directeurs concrets, mais qui a conduit, pendant toute sa vie, de 1929 aux années 50, une même utopie préfigurant la vie de demain. Il a dessiné beaucoup de planches de différents ordres, qui sont intéressantes, d'une part pour la futurologie, parce qu'il est persuadé que la mobilité individuelle va être aérienne ; c'est un des rares sujets sur lesquels il se trompe. Pour le reste, beaucoup de choses sont bien là. Ce qui est intéressant dans ce qu'il nous propose, c'est le caractère très imbriqué de ce qu'il suggère, dans un modèle qu'il est difficile de référer à une réalité urbaine ou rurale. Qu'est-ce

que cette affaire ? C'est une ville ou c'est une campagne. C'est vraiment une campagne, mais ce n'est pas non plus une ville avec des centralités, des agglomérations comme Tony Garnier nous le montrait précédemment.

Nous avons d'autres solutions de la conciliation entre produire et vivre. Je répète que le produire n'est pas qu'industriel avec des « small industries » et d'autres secteurs de production. Il y a bien sûr aussi une trame importante réservée à la production agricole. Je retiens donc de ces propositions utopiques l'idée d'un desserrement, une sorte de générosité de l'occupation de l'espace, mais dans un mélange et une imbrication de toutes les fonctions.

Est-ce que cette chose-là existe ? Oui, d'une certaine façon, c'est notre grande réalité contemporaine périurbaine, où nous mettons côte à côte une zone commerciale, une zone industrielle, un lotissement, un secteur de transport, une sortie de route généralement pas très réussie qui multiplie les boîtes à chaussures, comme on dit, pour les zones commerciales qui s'effilent, un peu de tissu urbain, une agriculture qui se maintient de part et d'autre, et qui râle beaucoup parce qu'on lui mange son foncier. C'est ce modèle, mais sans aucune organisation. C'est ce principe sans que rien ne l'ait structuré, pensé, inventé.

Tout cela pour dire que nous n'avons, sur un siècle, pas cessé de discuter de la conciliation entre vivre et produire, vivre et travailler, mais travailler par un acte productif, et que nous lui avons apporté, tout au long du siècle, des réponses très différentes : la cité-jardin, la ville industrielle, la ville au large, broad axe city, la ville large, la ville très étendue. Des réponses qui ont, à chaque fois, décliné le principe de la proximité. Le problème, depuis une vingtaine d'années, a changé à la fois d'échelle et de cadre d'exigence. C'est ce double changement qui motive aujourd'hui une sorte d'urgence à redébattre de cette question. Est-ce que nous voulons, oui ou non, des espaces productifs et des espaces à vivre et par quel agencement, conciliation géographique, proximité, mise à distance, complémentarité, imbrication ? Quelle forme cela prend-il ? On le dessinait au XX^e siècle, qu'est-ce que l'on dessine au XXI^e ? Il n'y a pas beaucoup d'utopies sur ce sujet à vous montrer.

Le problème a changé d'échelle parce que la dissociation de nos lieux de domicile et de nos lieux de travail qui, dans certaines régions urbaines, prend quasiment la dimension d'un département, voire davantage, s'est accélérée avec notre conquête de la vitesse. Quelque chose d'assez troublant, mais en fait pas tant que cela, montre que les temps de déplacement évoluent assez peu, et que, dans les contextes les plus tendus, on se déplace toujours de l'ordre d'une heure le matin, et la même chose le soir, dans les régions métropolitaines denses ; ce qui fait de l'ordre de deux heures, parfois plus, au quotidien. Ceci n'a pas beaucoup changé. Ce qui a changé est la vitesse : cette heure à pied, ou à cheval il y a un siècle, est devenue une heure motorisée qui permet une portée de 60, 80 km, voire davantage dans certaines très grandes régions métropolitaines. Du coup, le changement d'échelle transforme beaucoup le contexte auquel on pense quand on parle de coexistence entre espace de vie et espace de production.

Nos propres comportements dissociant l'espace de vie et l'espace de travail, nous intégrons, par notre espace élargi, des contextes territoriaux extrêmement variés, qui vont d'une ville industrielle, d'une grande plaine céréalière, d'une forêt, d'une vallée très variée, dans ce qu'elle peut accueillir comme fonctions, etc., et ce qui advient par cet englobement, des espaces qui sont autant de lieux concernés par une même population en mouvement entre ces lieux de résidence. C'est ce que l'on appelle le grand territoire.

Ce grand territoire est quelque chose d'autant plus difficile qu'aucun de nous ne le vit personnellement. Nous continuons à vivre des segments du grand territoire. Chacun vit un morceau de l'aire métropolitaine ou un morceau de la région havraise, sur un versant, mais pas les deux rives, sur le centre et une périphérie ou sur un secteur, sur un pays, sur un groupement de communes. Mais l'ensemble de la population, elle, mise bout à bout dans tous ses mouvements, fabrique un paysage fonctionnel beaucoup plus ample et beaucoup plus, j'ose le dire, systémique, c'est-à-dire avec des interdépendances entre les différents endroits qui sont beaucoup plus nombreuses et

beaucoup plus complexes. Et du coup, on se retrouve avec un grand territoire qui porte des vocations productives extrêmement nombreuses et aussi extrêmement contradictoires, qui vont, pour ce qui vous concernent, de la raffinerie à l'élevage équin, de chevaux de haute qualité, en passant par la grande agriculture et la production automobile. Tout cela fait partie du potentiel productif du grand territoire, autrement dit parce que nous avons dissocié les espaces de vie et les espaces de travail, et englobé nos territoires dans de grands territoires, qui sont en quelque sorte rendus solidaires par nos fonctionnements. Est-ce que l'on peut vivre et produire au même endroit ? Car dans le produire, il y a une très grande diversité de fonctions désormais : agricole, industrielle, exportatrice, portuaire, énergétique, etc. Ceci pour le changement d'échelle.

Cela ne rend pas la chose plus simple et, de toute évidence, si l'on y ajoute le fait que l'on ne peut plus fuir de ce grand territoire. On ne peut pas non plus trop en sortir. C'est à l'intérieur de cela qu'il faut maintenant trouver la solution. Autant on trouvait des solutions en se dissociant des territoires de production, en abandonnant en quelque sorte le lieu de travail, pour aller construire un lieu de vie, autant, à un moment donné, c'est un grand tout qui fait coexister toute la gamme des lieux de vie et des lieux de production.

Et là, arrive alors un nouveau cadre d'exigences, le deuxième temps de ce bouleversement de la problématique qui est, dans ces conditions, la conscience qu'il faut réinventer un modèle de coexistence écologique, parce que nous habitons l'espace de production. Nous habitons en même temps l'espace alimentaire, qui est l'espace de production agricole. Nous habitons l'espace des flux, qui est l'espace des infrastructures, de la mobilité, etc. Et nous ne pouvons pas continuer à dissocier tous ces espaces, ce qui nous arrangeait bien. L'autoroute : elle est là-bas. La production agricole : pas de problème, d'ailleurs ils vont pouvoir utiliser un maximum de pesticides, ce n'est pas très grave, c'est ailleurs. Ici l'usine va pouvoir continuer à produire avec tous les impacts que cela a, mais moi j'ai dissocié mon lieu de travail et tous ces éléments sont bien cloisonnés. Et, manque de chance : ils ne le

sont plus. Dans cette intégration du grand territoire, ils ne le sont plus. En réalité, ils ne l'ont jamais été.

Ce n'est pas parce que nous circulons entre tous ces points que la réalité écologique est advenue ; elle a toujours été là, mais nous ne la voyions pas. Nous la niions. Nous ne reconnaissons pas les circulations écologiques de l'eau, de l'air, des grands cycles, des espèces vivantes, végétales et faunistiques, qui font de cet ensemble un espace écologiquement très interdépendant. Tout d'un coup, on se rend compte que telle forme d'élevage dans telle région pollue massivement les nappes des zones urbaines. Telle pollution sur des grands systèmes hydrographiques a des effets aval très conséquents. On fait émerger un cadre d'exigences environnementales, pour l'essentiel dans notre part du monde c'est l'Europe qui en est porteuse, qui se met à parler de la qualité de l'eau, de la qualité de l'air, de la biodiversité, de notre rapport au climat et à nos émissions de gaz à effet de serre, etc. Tout cela repose un problème de fond : est-ce que nous devons continuer avec cet espace de production, qui génère autant de contradictions et nous met devant une impasse qui est : peut-on habiter l'espace que l'on utilise dans ces conditions ?

Je termine cette partie de réflexion en cherchant des propositions. Parce qu'en tant que chercheur, on aime bien tendre le problème, nourrir la problématique, décrire tout ce qui rend le truc vraiment insupportable et très compliqué. En général, à ce moment-là, on s'en va en disant : merci beaucoup de m'avoir écouté dans cette mise en tension. C'est là que mon métier de consultant est un peu différent et où j'essaie de faire des propositions limitées, peut-être conceptuelles dans un premier temps, mais qui consistent aussi à reformuler le champ des solutions. Il y avait marqué équilibre ou conciliation dans le titre de la conférence, comment concilier, et le mot équilibre a été repris.

Vous avez vu qu'au long du XX^e siècle, c'est la proximité qui fait réponse. Il me semble qu'en réalité, ce n'est plus tant la proximité, car la dissociation de nos différents espaces de recours est profonde ; nous sommes devenus

des individus mobiles. Le problème qui nous est posé est de savoir si nous allons continuer à accentuer cette mobilité. Quant à savoir si nous allons la diminuer, c'est un débat que l'on pourrait avoir, mais je pense que la solution n'est pas dans le retour en arrière. La solution n'est pas dans un pur retour à une sorte de rétraction de l'espace de chacun de nous, où son lieu de vie, son lieu de travail et son lieu de consommation redeviennent des lieux étroits. Parce qu'il s'est passé un tas de choses dans nos ouvertures et nos modes de vie qui sont irréversibles. Vous n'avez qu'à penser, chacun, à vos destins personnels de localisation, de trajectoire résidentielle et professionnelle pour vous rendre compte que ce ne sont pas les mêmes que ceux de la génération d'avant. J'ai un fils qui est en Chine par exemple, qui fait une carrière en Chine ; je me vois mal lui expliquer qu'il faut qu'il fasse son destin et sa vie professionnelle en France, parce que la Chine c'est trop loin, et que cela fait trop de mobilité, etc. Nous ne reviendrons pas en arrière. Ce n'est pas là qu'est la recherche d'un équilibre et ce n'est pas dans la réinvention de cette proximité qui fondait, il y a un siècle, les espaces de vie. Mais c'est peut-être dans ce principe.

Ce principe dit ceci, qu'il interpelle non seulement la conciliation, mais aussi peut-être la capacité à continuer à être un pays productif. Lorsque nous exigeons de nos espaces de production agricole ou industrielle qu'ils soient aussi des espaces de vie, qu'ils soient aussi des espaces vivables, respirables, buvables, mangeables, nous générons des exigences techniques, écologiques, des réponses qui en soi constituent des progrès productifs. C'est-à-dire des modalités de travailler le pétrole, le ciment, la viande, l'énergie, etc., qui ne sont pas les mêmes qu'il y a vingt ans et qui, parce que nous les posons dans une exigence environnementale d'habitat, vont proposer des solutions de plus haut niveau, de plus forte qualité, avec des process, des façons de fabriquer que nous ne maîtrisons pas encore.

Par exemple, c'est ce que l'on appelle les énergies renouvelables ; il faut produire de l'énergie, mais il faut que ce soit renouvelable. C'est ce que l'on travaille sur l'économie

circulaire ; oui, il faut produire, mais il faut réutiliser les déchets dans une autre production. Il faut donc fabriquer une sorte de cycle sur les produits au maximum pour que l'on ne produise pas systématiquement du déchet, mais que l'on se réalimente par nos déchets. Cette réalimentation par le déchet est d'ailleurs un modèle très vivant. Ce qui désigne un truc très curieux, que l'on ne pouvait pas du tout penser il y a trente ans, que l'on appelle « l'écologie industrielle ». Parce qu'en somme, c'est l'acte productif qui fabrique un cycle vivant. Jusqu'à présent, il le perturbait, il le ruinait, il l'impactait, cette hybridation, ce rendez-vous un peu exigeant consistant à dire : je veux habiter, je dois désormais habiter, coexister dans un grand territoire, pas par proximité, mais par fréquentation, par usage, l'espace de production sous toutes ses formes, mais à condition qu'il réponde à ces exigences nouvelles, qui sont celles de la qualité.

Vous voyez, du coup, que je n'ai pas besoin de trancher le débat de départ entre France productive ou France de villégiature, parce que, dans ces conditions, c'est la même. Cette exigence fabrique des rendez-vous technologiques, des rendez-vous qui sont aussi très foncièrement scientifiques, et qui recherchent, au nom de l'hybridation, la solution d'après, dans un grand nombre de domaines. On voit en quoi consiste cette écologie verte, ou cette industrie verte que l'on désigne comme nouveau champ productif, qui ne va sans doute pas répondre à tout, mais qui, dans un certain nombre de domaines, va recréer des avantages par rapport à des modèles industriels qui n'en sont pas du tout, parce qu'ils ne reposent pas les mêmes exigences qui sont les nôtres désormais.

En résumé, faire de l'hybridation le nouveau défi de la conciliation n'est pas tant chercher une coexistence spatiale, ce que Ebenezer Howard, Tony Garnier ou Frank Lloyd Wright dessinaient, comment cela se met côte à côte ; comment on peut exister bord à bord, l'usine, le champ, l'habitat, l'école, etc. Mais c'est trouver ce qui se passe ensemble, ensemble dans chacune de ces fonctions entre elles et entre l'exigence habitat, qui est environnementale, et l'exigence productive, qui peut être industrielle, etc.

Ce n'est donc pas une mise en espace, c'est une mise en économie, dans le sens où l'espace de l'habiter devient lui-même un espace économique. C'est plus compliqué ; c'est plus exigeant ; c'est plus sophistiqué.

Le rendez-vous de l'hybridation est autrement plus élaboré que le rendez-vous de la proximité. D'où cette dernière question, mais je la laisse comme ça pour l'instant. Parce que l'on a dans nos têtes les représentations de la conciliation intérieure, et on les re-décline. Qu'est-ce qu'un écoquartier ? C'est une cité-jardin. Ce n'est à peu près rien d'autre qu'une cité-jardin revisitée au goût des nouvelles exigences plus explicitement écologiques que Ebenezer Howard pouvait faire. D'ailleurs, les inventeurs des écoquartiers ne le cachent pas. Nous avons un matériau d'utopie spatiale. Qu'est-ce que le modèle de la ville compacte ? Cette ville redensifiée, renouvelée, sur laquelle il faut revenir, etc. C'est Tony Garnier. Ce sont du moins ces espaces ré-urbanisés où l'on arrive à réintégrer les fonctions.

Peut-être en fait n'y a-t-il plus d'utopie spatiale à inventer. Restent quand même à expliciter, diffuser, à discuter, à tester, et finalement à adopter, des modèles d'hybridation. Il y aura hybridation quand, à un moment donné, nous penserons des espaces urbains, ruraux, industriels, à vivre, etc., sans plus du tout se poser la question de leur mise en ordre spatiale. Parce que le modèle qui nous guidera sera celui de l'hybridation, sera donc celui d'une forme de coexistence productive entre ces différentes fonctions.

Qu'est-ce qui se passe entre un lycée et une zone d'activités ? Apparemment rien. En réalité plein de choses, si l'on veut bien regarder de près. Qu'est-ce qui se passe entre une ferme et une chaufferie municipale ? Apparemment rien. Mais en réalité plein de choses, si l'on veut bien y prêter attention. Qu'est-ce qui se passe entre une usine de production d'eau potable et une réserve naturelle de biodiversité ? On voit bien ce qui peut se passer. Etc. C'est ce que j'appelle hybridation. Elle ne produit pas de modèle spatial ; elle produit des modèles de développement et des façons de faire la société, sans trop chercher un ordre utopique, mais

en ayant en tout cas le motif pour coexister. Finalement, comme c'est toute la question, quelle conciliation ? C'est peut-être vers là qu'il faut chercher.

Donc en géographe, je tends, de façon scandaleuse et tout à fait paradoxale, à rechercher des solutions qui ne rendent pas premier le dessin, la forme spatiale, mais qui cherche plutôt la conciliation des fonctions dans quelque chose qui, dans un premier temps, tolérerait plutôt le désordre.

Par exemple, le contraire du zonage, qui est peut-être ce qui nous fait le plus mal aujourd'hui. Le contraire de l'exclusivité des zones, une zone exclusivement industrielle à côté d'une autre exclusivement naturelle et qui se perturbent très profondément l'une l'autre, dans la capacité à être tolérées. Évidemment, pour une zone exclusivement industrielle, on n'a qu'une idée lorsqu'elle est à côté d'une zone exclusivement naturelle : qu'elle parte. C'est le mélange des deux zones dont on a besoin ; c'est l'hybridation.

On va travailler avec l'Agence d'urbanisme au concept de zone industrialo-naturelle. Après tout, on a inventé ici le concept de zone industrialoportuaire, donc on pourrait peut-être imaginer, dessiner, dire le cahier des charges de la zone industrialo-naturelle. C'est la zone où l'on peut mettre des entreprises, tout en faisant en sorte que l'espace produise des biens naturels, de l'eau, de l'air, de la biodiversité, du paysage, etc. Vous allez me dire : eh bien, si vous y arrivez, c'est bien, parce que jusqu'à présent c'est le contraire. C'est cela l'hybridation, et ce n'est pas un modèle spatial en soi, c'est plutôt un modèle de développement.

Interventions et échanges avec la salle

Annie Leroy

Je suis de l'association « Ecologie pour Le Havre », et je connais bien le milieu industriel ; il est quand même assez séparé du milieu de vie du Havre. Je vais beaucoup dans ce milieu industriel, les odeurs, la pollution, le bruit, les nuisances d'une façon générale ; je ne sais pas très bien comment on peut habiter autour de la

raffinerie. Total, par précaution, a racheté les terrains qui sont autour d'elle, et a détruit des quartiers habités. Vos dernières phrases me plaisent beaucoup : zone industrialo-naturelle. En ce moment, on est en train de beaucoup réfléchir sur ce qu'est une trame verte et bleue, un corridor écologique. Il faut véritablement encourager, favoriser. Vous avez donné tous les arguments : l'air, l'eau, l'espace, etc. Je pense notamment à une localisation bien précise : la prolongation du fossé pluvial au sud-est du grand stade, boulevard Jules Durand.

Martin Vanier

Je ne connais pas le secteur en question. Par contre, cela me permet effectivement de dire : est-ce que l'on peut habiter une raffinerie ? Non, bien sûr. C'est la limite de l'hybridation. On ne peut pas hybrider n'importe quoi. J'ai dit cet après-midi quand on imagine hybrider n'importe quoi, on a affaire à ce qu'en mythologie on appelle une chimère. Cela ne peut pas exister. Mais, peut-être que l'on pourrait réfléchir à la façon de faire passer la trame verte et bleue quelque part dans l'espace acquis par la raffinerie pour protéger les riverains d'un certain nombre de nuisances, qui sont quand même assez constitutives de l'activité. Donc, on ne va pas tout demander à la raffinerie, dans l'ordre de l'habiter, parce qu'on ne le peut pas. Mais on va lui demander une petite démonstration. Quelle est votre contribution à la continuité écologique ? Parce que l'on n'a pas envie de poser nos maisons devant la cheminée, par contre la circulation faunistique et floristique va passer de toute façon ; la nature est très résistante, elle va passer. Comment Total ou Exxon, je ne sais plus, fait son métier ou contribue à faire ce métier, ou accepte que d'autres fassent ce métier sur son site pour que l'espace en question ne soit pas strictement dédié à la production. Il y a des hybridations très audacieuses ou très complètes ; il y en a d'autres qui sont peut-être plus démonstratives et symboliques, mais elles sont intéressantes dans le sens où, au bout du compte, on arrive à se dire qu'il n'y a pas d'espace qui puisse se soustraire à cette logique. On peut toujours penser à une nécessité productive, quelle qu'elle soit ; il peut aussi s'agir de grandes infrastructures de tout type, en fonction de

la contribution de cette nécessité productive à autre chose que la production. Ceci est l'hybridation qui permet de dire que l'on sort du choc entre les deux vocations : la France pays performant, compétitif, exportateur, mais, mais, tous les mais suivent derrière. Jusqu'où va-t-on aller comme cela ? D'un autre côté, un modèle d'une France apaisée, où il fait bon vivre, mais où on ne sait pas trop qui va payer les retraites. Pour sortir de cette mauvaise controverse, l'exigence de l'hybridation vaut même dans les cas extrêmes dont vous venez de parler.

Pour exemple, dans la région grenobloise, toute une commune, Pont-de-Claix, première couronne agglomérée à la ville de Grenoble, support d'une grande usine chimique, est entièrement classée Seveso. Les 12 000 habitants dans la commune de Pont-de-Claix sont tous en zone Seveso. Le plan local d'urbanisme est totalement en panne. C'est un bug considérable. Que fait-on dans un espace de ce type ? L'État est complètement gelé. Parce que s'il veut appliquer la réglementation, il n'y a plus qu'une chose à faire : raser la ville de Pont-de-Claix et déménager 12 000 habitants. Ce qu'il ne fait pas, mais, en attendant, il bloque tout projet d'urbanisme, puisqu'il ne peut pas les autoriser vu que l'on est en zone Seveso. Je trouve que l'on est là vraiment pris dans la contradiction la plus dramatique, et qu'il n'y a pas d'autre réponse.

Prenez la proximité, c'est un peu se moquer de ces pauvres habitants de Pont-de-Claix, qui sont nés sur l'usine depuis qu'elle existe. La proximité, ils connaissent. Mais prenez l'hybridation, cela me paraît être la vraie solution, parce que cela veut dire qu'il faut changer l'usine, c'est sûr, mais pas de place, de façon d'exister dans l'espace où elle est. Elle ne peut pas continuer à tout faire, c'est certain. C'est moyennant une certaine forme d'adaptation de l'espace usinier, tel qu'il est, que l'on pourra refaire des projets urbains dans cette commune, qui est, toutes choses égales par ailleurs, un peu dans la même situation que celle que vous évoquez pour les raffineries. Vous avez sans doute des endroits qui doivent ressembler un peu à cela.

Madeleine Brocard

Dans cette possibilité d'hybridation, est-ce que la vision qu'avait François Ascher, en tant qu'urbaniste, de déconcentrer la ville sur ses périphéries autour des noyaux, par exemple de circulation, pour que la banlieue se structure comme une ville, comme une série d'états de la ville loin du centre, pas très loin, mais assez loin du centre, est-ce que cela rentre dans cette vision ou pas ?

Martin Vanier

Oui, sans doute. Cette question sera évoquée, et sans doute plus dans le sens que vous évoquez, par Frédéric Bonnet, architecte urbaniste, un collègue de François Ascher aujourd'hui décédé. Lors de sa « Petite leçon d'urbanisme », il parlera de la ville constellation, la métropole, une nouvelle façon de vivre la ville. Je pense qu'il va sans doute le faire en référence à une situation métropolitaine ou para métropolitaine qui est celle du Havre, où, de toute évidence, on ne peut pas parler de la métropole en s'en tenant à l'Agglomération havraise. Il faut, maintenant que les deux rives sont quand même mieux liées, considérer ce qu'il appelle une constellation. Ce que j'appellerais plutôt un archipel, qui, polycentrisme oblige, multiplie les pôles et les centres, le polycentrisme urbain. On est dans un urbain. On a pris l'habitude, en tant que citadin, de ne pas recourir à un seul lieu de centralité, mais à plusieurs, qui sont encore assez spécifiques.

Pour aller dans le sens de votre question, le polycentrisme pose un vrai défi à la ville centre, dans la mesure où il a l'air de multiplier la concurrence, la concurrence urbaine, la concurrence des centralités. Par exemple, la concurrence du lieu cinéma. Où faut-il mettre les cinémas ? Gaumont et Pathé nous disent : dans des grands multiplexes en périphérie ; sur des carrefours autoroutiers, c'est là que c'est le mieux. En même temps on se dit : oui, mais enfin, aller au cinéma et aller me garer sur un grand parking au bord de l'autoroute pour entrer dans une boîte toute noire, parce qu'il n'y a rien autour, cela ne m'exalte pas. Il y a cette concurrence des centralités, qui, de mon point de vue, est encore dans une sorte d'enfance de l'art, où l'on fabrique des centralités assez spécialisées, avec un pôle commercial, une

centralité universitaire, un pôle technologique, une centralité ludique, un carrefour autour du CHU que l'on a gentiment périphérisé, etc. On a comme cela une ville un peu en archipel, mais un archipel qui n'est quand même pas très réussi, parce que chacune de ces centralités est très bancale ; elle est très incomplète ; elle n'est pas hybride pour le coup. On est dans cette vision fonctionnaliste de la ville, et de la vie, où l'on continue à spécifier les lieux et à les différencier. Je pense que c'est l'enfance de cette polycentralité, et que viendra un temps où l'on va épaissir chacun de ces centres, un peu sur les périphéries et les doter de fonctions plus complètes jusqu'à les transformer en véritables petits pôles de vie. À condition qu'il y ait de la dynamique métropolitaine.

On se le disait aussi aujourd'hui : votre Région havraise n'est guère attractive, pour l'instant. C'est un peu la question de la poule et de l'œuf. Si elle ne l'est pas, il n'y aura pas ce mécanisme et on restera donc dans des situations héritées de la phase très fonctionnaliste d'antan, avec peu de capacités à hybrider, parce que peu de moteurs de développement, peu de nouvelles exigences, peu de nouvelles raisons de s'installer autrement. En même temps, pour qu'il y ait des nouveaux entrants, des nouveaux joueurs dans l'aire métropolitaine, des ménages et des entreprises qui viennent faire autrement, il faut sans doute les attirer avec un modèle de développement qui change l'image de cette région, qui est quand même évidemment très marquée par son grand fonctionnalisme industriel, portuaire, etc. Vu de l'extérieur, Le Havre est quand même une région qui est plutôt dépréciée, qui d'ailleurs porte une image bien plus négative que ce qu'elle est dans la réalité. C'est donc ce changement d'image qui est aussi en jeu. Sans doute l'hybridation est un chemin qui peut conduire à ce qu'un certain nombre de centralités regagne en qualité.

Je pense qu'effectivement, votre territoire est très ample, très lâche ; il y a des espèces de grands carrefours autoroutiers un peu en grappe tout autour de l'arrivée havraise, qu'il y a là sans doute matière, dans la durée, à étoffer du programme urbain, dans le sens : qu'est-ce que l'on trouve ici, pour l'instant, qui, demain, sera un peu plus diversifié dans l'offre ? À condition toutefois que ce polycentrisme un peu

périphérique n'invalide pas le projet havrais en tant que ville, qui est encore fragile, parce que tout le monde sait que Le Havre a dû surmonter les affres de sa naissance, de sa renaissance, en tant que ville reconstruite. Pour que Le Havre retrouve la position urbaine qui était la sienne avant tout cela, il faut du temps et de l'épaisseur. Il ne faut sans doute pas diluer cette épaisseur sur d'autres pôles périphériques, parce que c'est au Havre qu'il faut jouer un certain nombre de concentrations de fonctions métropolitaines, universitaires, culturelles, festives, de consommation, etc., jusqu'à un point où c'est intéressant de le diffuser autour. Je pense que ce point n'est peut-être pas encore là, parce que la centralité du Havre n'est quand même pas une grande centralité étouffée. Ce n'est pas Lyon ; ce n'est pas Marseille. Il y a donc encore du motif à promouvoir une centralité havraise, avant d'imaginer que la polycentralité soit un moteur pour organiser les espaces hybrides.

Je vois les espaces hybrides vers Port-Jérôme, quand on sort et qu'on longe ces immenses tènements ferroviaires, ouvriers, industriels, énergétiques et portuaires. Je me dis, j'en suis relativement fier : ça, c'est la grande puissance de la France. C'est là que ça se joue. Heureusement que cela se joue quand même dans certains endroits, qu'il y a des usines quelque part, aussi solides que ça. Mais comment est-ce que l'on pourrait faire pour qu'elles soient réappropriées par le territoire ? Il s'agit moins de centralité que d'écologie industrielle, d'appropriation écologique des espaces industriels. C'est déjà un défi énorme en soi.

Michel Le Stum

L'idée est intéressante, mais toute l'argumentation repose quand même sur la difficulté que l'on a à supporter des gros ensembles industriels. Mais comment intégrez-vous l'évolution des entreprises qui est extrêmement rapide ? En effet, il n'est pas dit que l'industrie chimique, par exemple, continue sous forme d'accumulation de très grosses productions, qui ont été conçues à une époque où l'on ne savait pas faire autre chose. On avait besoin de gros tonnages, donc on augmentait, sur la base de mêmes process, les volumes, qui

développaient eux-mêmes des concentrations de pollutions énormes. Dans un avenir assez proche, indépendamment des investissements qui sont faits actuellement, qui ont une durée de vie de vingt à trente ans, l'industrie chimique, qui nous concerne beaucoup, va muter d'une manière considérable. C'est-à-dire qu'il y aura toujours certains éléments, il y aura des gros tonnages, mais dans d'autres domaines. On va changer complètement de process, pour passer de quelque chose de gros à de multiples activités petites, que l'on sait maintenant parfaitement gérer. À cause d'un mot qui a beaucoup de signification : le numérique. Il y a des programmes en cours en Europe à ce sujet, qui regroupent d'ailleurs les gros de l'industrie chimique. Mais à ce moment-là, le profil de l'industrie change de manière considérable. Il en est de même pour l'industrie mécanique, qui vire de plus en plus vers une industrie de composants à forte valeur, assemblés au dernier moment. Comment va-t-on se positionner par rapport à cela ? L'extension de cet aspect mécanique est l'industrie électronique, qui n'est qu'une industrie mécanique un peu particulière, qui va aller vers les nanomachines, les nanotrucs, qui restent encore à définir, et qui le sont d'ailleurs assez mal, à dire vrai, pour l'instant. On est dans une période de mutation sur un autre aspect : l'emploi. On dit : comment va-t-on faire l'emploi ? Il y a cette tendance à dire : oui, mais c'est le méchant Chinois qui nous bouffe notre emploi. D'un autre côté, on se rend compte qu'effectivement sur un produit fait en Chine, célèbre et qui sert à téléphoner, qu'il y a 5 % de valeur ajoutée en Chine. Comment intégrerez-vous cette évolution de l'industrie, que l'on commence à voir actuellement, dans un contexte local ?

Martin Vanier

Il me semble, à vous écouter, que j'entends plutôt une bonne nouvelle. Mon imaginaire industriel est de regarder dans la Région grenobloise l'émergence des nouvelles grandes usines que sont ST Microelectronics, producteur de composants de troisième génération, avec des sites de plusieurs milliers de salariés, sur des très grosses entités assez sophistiquées, des salles blanches, en espaces confinés de très grosse ampleur qui sont, toutes choses

égales par ailleurs, les usines chimiques de demain. Avec effectivement les problèmes que vous soulevez, parce que c'est une pollution de microparticules dont on est un peu inquiet de savoir exactement quel est l'effet médical à long terme. Du coup, ce sont des gros machins, qui continuent à être dans la réponse des bénéfices de la concentration et de l'agglomération. Par ailleurs, je sais, comme tout le monde, l'histoire de la constitution de la filière aéronautique en réseau, dans le grand ouest français. C'est quand même aussi les halls gigantesques de montage et des espaces industriels d'une taille encore jamais atteinte. Mais, en même temps, vous nous dites : oui, mais il y a des stratégies de « désagglomération » et de déconcentration dans d'autres process, y compris les plus inattendus, la chimie, la construction mécanique. D'une certaine façon, cela me semble être une meilleure nouvelle que les descriptions que je faisais auparavant. Parce que l'usine de salles blanches, cela a beau être a priori non polluant, enfin visuellement, ce ne l'est pas, il n'y a pas de cheminée qui fume, si d'ailleurs il y en a, mais c'est très propre, c'est très high-tech, c'est très beau, mais c'est énorme. Ce sont de véritables boîtes blanches dans le paysage, qui sont assez difficiles à imaginer comme contributrices d'un espace urbain. Tandis que si vous nous parlez cette désintégration, ce n'est pas une désintégration au sens dramatique, mais c'est au contraire le fait que l'on descende, en matière d'intégration, vers des systèmes plus limités. On imagine une beaucoup plus grande capacité à digérer ces unités et à exiger de chacune d'elles, qui ne sont plus des concentrations de milliers de tonnes de, ou de je ne sais quoi, mais qui sont des entités à taille humaine, et que l'on puisse exiger de ces unités des démonstrations sur leurs impacts, sur leurs effets, que les gros ne peuvent pas faire et que ces petites unités pourront faire en espace urbain. J'ai donc l'impression que c'est une des bonnes nouvelles de la capacité de retour d'espaces productifs, qui sont un peu moins difficiles à intégrer dans des espaces urbains, peut-être pas de centralité, mais de périphérie. Et le fait que coexister avec ces unités n'est plus le problème que nous avons dû rencontrer lorsque c'était du gigantisme productif. Cela a donc l'air d'apporter de l'eau au moulin d'une possible coexistence rétablie. Cela donne plutôt envie d'imaginer la

ville industrielle de demain, où les ateliers ne posent plus les mêmes problèmes, parce qu'ils ont diminué les niveaux de concentration qu'ils pouvaient représenter.

Toutes choses égales par ailleurs, je constate à Paris, c'est un cas un peu spécial, le retour de l'entreprise en étage. On a tous connu cela : la fabrique, l'usine à étages, du temps de la machine à vapeur, avec transmission par courroie de la force motrice dans les étages, grands ateliers textiles ou autres. Après, tout cela est parti. On constate le retour de l'entreprise dans des établissements qui ont été désaffectés, puis réoccupés. Qu'a-t-on là dedans ? On a des concepteurs ; on a de l'industrie de matière grise, mais qui est extrêmement importante. Cela ne répond évidemment pas à la totalité de notre question, du moins c'est un réveil de la ville industrielle, parce qu'elle l'est bien, elle est en tout cas industrielle, qui est tout à fait rassérénant, qui est tout à fait inattendu par rapport à ce que l'on a dit de la dissociation complète entre l'industrie et la ville. En tout cas, si cette affaire était avérée dans le domaine de la chimie, ce serait quand même quelque chose d'extrêmement puissant, parce que c'est sans doute l'industrie la plus emblématique du caractère inconciliable avec l'urbain. J'entends donc une bonne nouvelle. Est-ce comme cela que vous l'évoquez ?

Michel Le Stum

Oui. Il y a des contingences liées au transport, qui font que la tendance dite de productivité fait que l'on cherche des appareils de plus en plus gros. Ces halls d'assemblage, qui sont monstrueux, ne sont pas les plus polluants, à dire vrai. Je ne sais pas s'ils dérangent beaucoup de monde. Parce qu'ils sont relativement silencieux, ils sont propres. Je dirais que la piste d'envol à côté est peut-être plus gênante. L'industrie aéronautique proprement dite est complètement éclatée. Il suffit de voir qu'il y en a beaucoup sur notre région, indépendamment. Ce ne sont pas des industries sales ; ce sont des industries où les gens font du boulot propre, qu'ils aiment à citer. Tout cela ensuite est assemblé sous forme de composants, que l'on sait parfaitement gérer, à la fois au national et en international, parce que les composants circulent dans le monde entier,

avec toutes les conséquences que cela a et tout le discours politique que vous avez derrière sur la perte d'activités, en oubliant tous les échanges qu'il peut y avoir entre les différents pays et les négociations assez fortes, parce que chacun défend son beefsteak.

Alain Franck

Je peux ajouter au débat qui est en cours, pour être un peu sur notre plan local que, finalement, ce qui a été dit n'est pas issu de n'importe où, puisque Martin Vanier est venu travailler avec nous, AURH, pour nous aider à avancer sur nos questions concernant l'Estuaire. Ce qui veut dire que l'on est un territoire d'expérimentation et, quelque part, dans le petit comité où l'on est, cela vaut aussi la peine que l'on puisse, que vous puissiez aussi vous saisir de cette proposition pour que l'on avance. Quand on parle de cette hybridation, qu'est-ce que cela peut vouloir dire sur l'évolution de notre territoire havro-havrais, havro-grande agglomération, havro-estuarien ? En disant, finalement, on a des choses à juxtaposer entre une volonté politique, il n'y a pas beaucoup d'élus, mais le Docteur Saladin est là, avec une volonté politique forte de dire : ce territoire veut rester un territoire avec des entreprises, des usines à risques, qu'il y ait des usines Seveso. C'est un des hauts lieux français des usines Seveso. Malgré tout, il y a une volonté de renouvellement industriel, c'est tout l'enjeu de l'axe Seine.

Il y a une volonté de développement touristique important ; on travaille beaucoup avec Deauville, grand lieu touristique, mais Le Havre veut aussi se lancer dans le développement touristique, et du balnéaire, et de la résidence secondaire. Comment, aussi, on est en capacité d'inventer quelque part un nouveau territoire ? Donc l'hybridation, telle qu'en parle Martin Vanier, nous donne aussi, à nous tous, des espèces d'obligations à proposer pour les années à venir, l'ambition majeure de notre territoire de demain. Je pense qu'il y a une espèce de coproduction indispensable. Je vous regarde vraiment parce qu'aujourd'hui, je pense que l'on ne pourra plus être en opposition, les uns, les autres, si on n'est pas en capacité de se parler et d'avancer ensemble.

Alain Brocard

Cela suppose effectivement que des hommes politiques, des élus, soient complètement ouverts à cette envie de mélanger les choses sous forme d'hybridation. Vous avez peut-être de bons exemples. Je pense que Tony Garnier a été aidé, parce qu'il avait quand même un homme politique très fort avec lui, qui lui a non seulement tendu la perche, mais qui lui a permis de construire. Il faudrait que l'on trouve cela en d'autres endroits. Puisque vous parlez du syndrome de Danemark, est-ce que dans d'autres pays, qui sont aussi d'anciennes puissances en voie de diminution, non pas d'extinction, on trouve cette envie d'hybrider ? Quels exemples pourriez-vous en donner ? Quant à ici, je vois surtout, alors qu'il y a des contraintes topographiques ou géographiques, une certaine foire d'empoigne dans des domaines qui pourraient quand même être conciliateurs. Il suffit de voir la grosse bagarre autour des magasins d'usine que l'on a mis d'un côté de la Seine, puis de l'autre, etc., pour s'apercevoir que les gens, avant tout, veulent placer leurs pions, avant de cogiter ensemble des solutions hybridées intelligentes.

Martin Vanier

Il faudrait effectivement faire un petit tour d'Europe de l'hybridation. Une réponse simple : je pense qu'il y a des pays qui hybrident sans le savoir. C'est-à-dire qu'ils ont une conception de la localisation, du décloisonnement, de ce que l'on pourrait appeler la cogénération, de faire une chose en même temps qu'une autre, de façon tellement naturelle, parce qu'ils sont tellement peu encombrés des grandes politiques sectorielles, ministérielles, avec des grands corps techniques qui occupent tout l'espace, et qui font que, au hasard, un grand port maritime, c'est toujours géré par des grands ingénieurs des Ponts. Ces gens ont une conception très précise du développement et du bonheur collectif, qui n'est pas celle d'autres secteurs techniques. Quand ces pays échappent à ce type de contexte, ils hybrident parce que c'est un peu la vie. Je pense qu'en Europe du Nord, en Scandinavie, dans l'Allemagne du Nord et peut-être dans d'autres pays que je ne connais pas, on est dans une conception beaucoup plus tranquille à cet égard.

Je donnerai juste un exemple, pour vous architecte. Pour moi, le fait que l'on invente au Danemark, dans l'entre-deux-guerres, un truc que l'on appelle le design, et qui a pour vocation de combiner l'art et la production, le côté esthétique et beau des choses et la production de série, est un exemple absolument extraordinaire de ce que peut générer un hybride comme valeur ajoutée, comme nouveau champ économique, comme nouveau champ de formation.

Le principe du design a une puissance considérable. C'est un truc qui est vraiment né d'une alliance qui est choquante dans le collage que cela représente, l'art et l'industrie, encore que. Cela fonde un effort collectif dans l'action publique, dans l'industrie, dans la culture, dans la formation qui est très rassembleur. Nous sommes un grand pays administratif, une très grande puissance rationaliste avec des grands corps techniques. Derrière chaque monde industriel, il y a un corps : les Centraliens, les Mines, les Polytechniciens, les GREF et j'en oublie, les Finances, etc. Ceci est le ferment d'une certaine puissance nationale qui, à un moment donné, rentre dans un tel raidissement, que l'étape d'après devient difficile. Parce qu'hybrider un Polytechnicien est effectivement quelque chose d'encore plus compliqué que Port Jérôme.

Madeleine Brocard

J'avais d'autres questions sur le tourisme. Vous mettez, je pense, le tourisme dans l'industrie touristique. Je pense aux espaces du Languedoc, avec ces stations du bord de mer qui sont monotouristiques, qui sont terribles je trouve, aussi terrible qu'une usine.

Martin Vanier

Je pense que le tourisme est un formidable levier d'hybridation, parce que l'on met en tourisme l'industrie, la mémoire historique, la fonction technologique très emblématique, le barrage hydroélectrique, les champs d'éoliennes. En mettant en tourisme, on investit un endroit qui est dédié à une fonction par une autre fonction, qui peut du coup générer d'autres services

autour. C'est là que le tour est joué. C'est-à-dire que l'on rend habitable le champ d'éoliennes, pas parce que l'on y réside, mais parce qu'on le visite, parce qu'on le fréquente, parce qu'on s'y intéresse, parce qu'on a le droit d'y entrer. On met en tourisme un port si possible, à condition qu'il veuille bien laisser circuler les touristes. Le tourisme est donc un formidable levier d'hybridation. Ce qui est assez pathétique, c'est que lorsqu'il a les manettes, en tant que telles, et que c'est lui qui fabrique un objet touristique sur un site, qu'il met en exploitation, il tend globalement à l'assécher de toute autre fonction. C'est assez saisissant, comme cela peut se passer. Alors qu'est-ce que le tourisme, sinon précisément une sorte de diversité des possibles dans une journée d'excursion, de loisir ou dans une semaine de résidence, cette diversité des possibles. Certes pas dans toutes les consommations touristiques.

Je trouve donc qu'il y a presque autant de chemin à faire sur votre façade touristique, telle que j'ai pu la voir par place. Honfleur est encore un autre cas ; c'est un truc un peu spécial. Mais d'une certaine façon, je trouve que cette Normandie, cela me rappelle donc la question de votre voisin et mari, ces deux Normandie ont été formidablement fabriquées par des places techniquement spécifiées, et chacune dans une fonction dominante. On a fait le tour ensemble et je me suis rendu compte qu'à Lisieux, il y avait un spot du pèlerinage mondial quasiment, un truc que je ne connaissais pas bien ; qu'à côté il y avait le pôle de compétitivité du cheval, ou pas loin ; qu'ici, c'était Honfleur comme secteur touristique parisien à la journée, puisque l'on fait Paris-Honfleur ; qu'en face c'est la raffinerie ; qu'à côté c'est la construction automobile ; qu'au-delà, etc. On a cette mosaïque d'une multitude d'espaces absolument rétifs à l'hybridation. Après, on se dit : c'est embêtant parce que tous ces territoires défendent des intérêts et se dressent les uns contre les autres en fabricant autant de microcommunautés de communes qui se jalourent, qui se blindent, se ferment, etc. Il y a eu un modèle de développement social et économique, qui a fabriqué cette fragmentation. Le boulot vaut autant dans la vallée de la Seine que dans tous les espaces que j'ai dits, pour que chacun accepte de se penser un peu autre chose que cette espèce de

carte d'identité très excluante ; le fait que l'on soit dédié à une fonction exclusive de celle du voisin qui est en fait dix kilomètres à côté, et qui va s'appeler la vallée du commerce, etc. C'est quand même assez frappant. Du coup, cela fait une excursion géographique assez exemplaire, puisque l'on voit bien comment l'on passe d'un espace fonctionnel à un autre ; c'est assez typique, archétypique à chaque fois. Cela n'aide pas à organiser la conciliation, qui faisait l'objet de cette réflexion. Il va donc falloir inventer un modèle de coexistence fonctionnelle, qui va mélanger les cultures.