

Institut d'Urbanisme de Paris

Paroles sur la Ville

Entretien avec Sir Peter Hall

[Propos recueillis par Thierry Paquot, le 2 novembre 2000. à Londres et traduits par Annie Zimmermann]

Dans le quartier des universités de Londres, un bâtiment sans grande qualité abrite la Bartlett School, où enseigne Sir Peter Hall. Son bureau est sobre - un ordinateur, une table basse et des fauteuils fonctionnels, quelques titres et distinctions sous verre accrochés aux murs - et l'homme, né en 1932, se montre affable, disponible et très à l'aise. Il est ici chez lui et à son affaire; en effet, la ville est son domaine. Expert mondialement reconnu, Peter Hall, historien des théories urbaines et des expérimentations contemporaines, est aussi un prospectiviste qui cherche à dégager les trends qui affectent notre environnement urbain. L'analyse critique des méthodes et modèles passés (la "cité-jardin", la "ville nouvelle", la "planification", etc.) lui sert également à apprécier les effets des technologies nouvelles sur la manière de penser et de faire l'urbanisme. Ses ouvrages sont considérés comme des références, conseillés aux étudiants et aux

professionnels, et contribuent à sa notoriété. Bizarrement, un seul d'entre eux est disponible en français ; aussi était-il temps d'inviter son auteur à nous exposer sa conception de la ville et son interprétation de son devenir.

Th. P. Quand avez-vous commencé à vous intéresser, de manière active, à l'urbanisme?

Sir Peter Hall: A 23 ans, quand j'étais encore étudiant à l'université de Cambridge où je préparais ma thèse de géographie. J'ai alors fait un long voyage d'été en Scandinavie, en passant notamment par Copenhague et Stockholm. Je me souviens de ma visite de la première ville satellite de Stockholm, Vällingby, ce vaste complexe qui, y compris le métro, était en cours de construction. J'ai trouvé cela terriblement excitant. Il ne faut pas oublier qu'à cette époque, en Angleterre comme en France je suppose, nous avions accumulé un énorme retard dû à la guerre, et tout paraissait très fatigué, vieux, usé. Et soudain, nous voyions cet extraordinaire nouveau monde en construction, ce type de planification inconnu jusqu'alors. Cette découverte m'a fortement impressionné, d'autant plus que je faisais moi-même, à cette époque, des études sur l'industrialisation à Londres. Je réfléchissais au rôle de la géographie dans l'urbanisme et à l'impact de l'urbanisme sur la localisation de l'industrie.

Puis, à la fin des années cinquante, quand j'ai commencé à enseigner à l'université, je me suis presque immédiatement engagé dans la réflexion sur les problèmes urbains, et plus particulièrement ceux soulevés par la planification de Londres - ma ville de résidence - et par celle du sud-est de l'Angleterre, qui suscitait déjà un vif intérêt. C'était l'époque où certains des postulats de base émis à la fin de la guerre par le professeur Abercrombie dans son célèbre plan se révélaient inexacts, car les populations commençaient en fait à croître très rapidement, et l'industrie continuait à se développer en périphérie de Londres et dans le Sud-Est. Les recherches que j'ai effectuées sur ce thème m'ont alors permis d'écrire un ouvrage prospectif, *London 2000*, publié en 1963. C'était là mon second livre; le premier, *The Industries of London*, reprenait ma thèse de doctorat.

Th. P. Si vous deviez réécrire aujourd'hui *London 2000*, que changeriez-vous dans votre texte, car la prospective est toujours risquée...

P. H.: J'ai écrit cette année un article dans lequel je reprenais le dernier chapitre de *London 2000*, pour commenter ce qui s'était réellement produit ou non! En fait, il s'avère que certaines choses sont prévisibles, mais plutôt à l'échelle du détail. A Ashford, par exemple - près d'où habitent d'ailleurs certains personnages fictifs de ce livre -, il était possible d'envisager la

construction de la nouvelle gare ferroviaire que dessert maintenant l'Eurostar. Ce type d'équipement est prévisible. J'avais également envisagé l'implantation d'une nouvelle université, South London, et ce fut South Bank University. Je pensais que Londres se développerait vers l'ouest, vers l'aéroport, et c'est effectivement le cas. Quelques-unes de mes suppositions se sont révélées exactes.

Mais il est aussi intéressant de noter que j'avais totalement omis de prendre en compte certains paramètres, entre autres, le développement des nouvelles technologies. Je n'avais prévu ni l'ordinateur personnel ni Internet, dont l'impact fut considérable sur les modes de vie. Cela dit, il n'est pas évident qu'ils aient énormément influencé les structures urbaines.

Ce qui apparaît sans doute comme daté dans mon livre, c'est qu'il était très nourri des idées de l'urbanisme des années soixante, de la comprehensive reconstruction, bien que je réfléchissais déjà à son impact sur les structures traditionnelles de Londres - ayant lu l'ouvrage de Jane Jacobs quelque temps avant de commencer mon travail de rédaction. La partie de mon livre concernant les villes sur plusieurs niveaux, par exemple, semble passée de mode, car personne n'aime plus cette idée et on en revient à des modèles urbains conventionnels!

Les concepts d'urbanisme ont en effet des durées de vie étranges: au cours de la dernière décennie, avec l'apparition du new urbanism, des "villages urbains", toutes les idées des années soixante se sont vues systématiquement jetées par-dessus bord. Même les bonnes idées de ces années-là ont été déclarées extrêmement mauvaises. Il faut donc mettre les choses à plat et faire le point: nous n'aimons pas les circulations sur plusieurs niveaux, les piétons veulent des feux tricolores et traverser aux croisements au milieu du trafic, etc.!

Th. P. Comment vos livres ont-ils été publiés?

P. H.: En 1964, je suis allé pour la première fois aux États-Unis, où j'ai rencontré - par l'intermédiaire d'un ami - un membre de McGraw Hill Publishing Company, qui nous a entretenus de ce nouveau grand projet qu'était la "World University Library". Grâce à ce contact et à d'autres, j'ai rencontré George Weidenfeld, un remarquable éditeur aujourd'hui âgé de 82 ans, dont la maison d'édition perdure sous le nom de Weidenfeld et Nicolson. Personnalité internationale, né en Hongrie, réfugié en Angleterre dans les années trente, George Weidenfeld parle, me semble-t-il, sept langues couramment. Et c'est lui qui a eu cette merveilleuse idée de lancer la "World University Library", une collection de livres académiques mais écrits très simplement,

magnifiquement illustrés et édités simultanément en sept langues.

Il m'a ainsi été proposé d'écrire un livre comparatif entre différentes grandes villes du monde. L'une des grandes leçons que j'ai retenues de la rédaction de *The World Cities* a été le constat de la qualité de l'urbanisme aux Pays-Bas, où les villes ne sont pas trop grandes et fonctionnent avec un très bon réseau de communications. Ceci vaut toujours pour l'organisation néerlandaise actuelle. Je me souviens également avoir été captivé par ce qui se passait dans la capitale française. C'était d'ailleurs assez compliqué: alors que je rédigeais mon livre, Paul Delouvrier produisait le schéma directeur de Paris, ce qui ne m'a pas facilité la tâche! Mais l'époque était passionnante, car les gens croyaient en l'urbanisme et s'y impliquaient très fortement. Nous sommes loin de cet enthousiasme des années soixante! L'urbanisme se trouve désormais, comme nous disons en Angleterre, *under a cloud* [en disgrâce]!

Th. P. **Pourquoi en est-il ainsi?**

P. H.: Peut-être considère-t-on de nos jours l'urbanisme comme une activité routinière plutôt ennuyeuse, pratiquée par des officiels tout aussi ennuyeux, par des fonctionnaires tamponnant des piles de paperasses. Il semble que les planificateurs manquent d'imagination et ne soient plus vraiment concernés par l'acte de bâtir des

villes. Les architectes apparaissent davantage doués de cette capacité à construire. C'est sans doute pourquoi de nombreux jeunes gens s'orientent actuellement vers l'architecture. Si l'on a 18 ans, on veut être une rock star ou une movie star ou un architecte, c'est la même catégorie professionnelle! On peut d'ailleurs l'observer ici même, à la Bartlett School où j'enseigne: les étudiants en architecture du dessous pensent que nous, les urbanistes du dessus, ne sommes guère intéressants!

Th. P. Ce qui élargit le fossé entre l'urbanisme et l'architecture...

P. H.: Je pense que cette scission est désormais très réelle. Je ne suis pas certain que ce soit le cas en France, mais au Royaume-Uni, l'urbanisme s'est de plus en plus séparé de l'architecture; on n'a d'ailleurs pas besoin d'être architecte pour devenir urbaniste. En fait, pendant longtemps, la géographie a été la principale porte d'entrée à la profession d'urbaniste, aussi les professionnels de la planification urbaine se sont-ils de moins en moins préoccupés de design. En Angleterre, on peut obtenir une qualification officielle en urbanisme sans posséder ni connaissance réelle ni la moindre compétence en design urbain.

Th. P. Quelle différence voyez-vous entre la notion de world city de Patrick Geddes et celle de global city de Saskia Sassen?

P. H.: C'est là un sujet très intéressant. Le terme de world city a subi un glissement de signification. Lorsque je travaillais sur ce thème dans les années soixante, j'ai directement emprunté ma définition à l'ouvrage de Patrick Geddes publié en 1915: il s'agissait de la concentration, dans un nombre très limité d'endroits, de types particuliers d'activités qui étaient, comme l'on dit, très high order, et qui pouvaient inclure des instances gouvernementales, des activités commerciales ou culturelles par exemple. Ensuite, dans les années quatre-vingt, en grande partie grâce au travail de John Friedmann aux États-Unis, l'intérêt s'est déplacé vers une sorte d'analyse marxisante, très à la mode à cette époque, en termes de globalisation des capitaux. Et je pense que c'est surtout dans ce sens que Saskia Sassen utilise le terme dans son ouvrage. D'une certaine façon, Manuel Castells a développé une pensée parallèle, en envisageant la globalisation des firmes à grande échelle. Car si les lieux de production des marchandises se déplacent des pays développés vers les pays en développement, le contrôle du process de production, notamment à travers les financements, reste localisé dans quelques global cities.

Il me semble qu'en Angleterre, le travail actuel le plus intéressant sur ce thème est effectué par le groupe de l'université de Loughborough, nommé GaWC Group (global

analysis of world citiesJ. Il concerne notamment la manière dont s'échangent à la fois l'information et les personnels compétents entre villes globales. Car si l'on veut analyser ce système de fonctionnement, il est primordial d'évaluer les parts respectives des différents modes d'échanges, qu'il s'agisse des réseaux télécommunicationnels de toute sorte ou des contacts directs, de face à face, entre personnes, ainsi que leur localisation territoriale.

Th. P. Dans la conclusion de World Cities, vous écriviez que la croissance démographique allait se poursuivre, que les villes allaient augmenter en population comme en superficie. Puis vous citez deux auteurs que vous considérez comme très importants Kevin Lynch et Melvin Webber. Feriez-vous aujourd'hui la même lecture de leur œuvre?

P. H.: Il est intéressant de constater que Kevin Lynch et Melvin Webber - qui a maintenant 80 ans - ont produit un travail absolument classique dans les années soixante. Tous deux ont réfléchi à la relation entre la ville physique - sa forme bâtie - et la ville en tant qu'expérience - comment s'opère sa construction. Melvin Webber envisageait la disparition de la ville dans sa forme traditionnelle et pensait que la réalité résidait désormais dans ce qu'il appelait le non-place urban realm (1). Cette hypothèse a eu en fait une grande influence en

son temps, quand il travaillait ici dans les années soixante. Melvin Webber a contribué très directement à la réflexion urbanistique sur la ville nouvelle de Milton Keynes.

Mais, pour en revenir au point le plus important, il me semble que l'opinion de Melvin Webber s'avère encore plus pertinente aujourd'hui qu'elle ne l'était dans les années soixante, en raison de l'extraordinaire développement des réseaux de télécommunication, incluant Internet. Pour décrire ce phénomène, un journaliste anglais, Francis Cairncross, a employé en 1997 l'expression "death of distance", qui paraît très appropriée et qui correspond bien à ce que voulait exprimer Melvin Webber. Mais il y a un paradoxe dans tout cela: malgré l'énorme croissance des communications à grande distance - ce que l'on peut effectivement appeler la "mort de la distance" -, le coût à la baisse des télécommunications ou la quasi-gratuité d'Internet, on constate une augmentation parallèle des contacts humains directs, du face-à-face.

Dans un excellent livre de S. Graham et S. Marvin, *Telecommunications and the City*, paru en 1996, on trouve un remarquable diagramme - provenant de France -, où apparaît à la fois la croissance de l'ensemble du réseau télécommunicationnel français depuis environ 1840, et l'augmentation de tous les déplacements personnels. Les deux courbes expriment la même ascension, ce qui semble

prouver que plus on communique indirectement, plus on a besoin de contacts directs.

Une question se pose alors: où les gens se rencontrent-ils désormais? Ces rencontres ont couramment lieu dans le centre des villes - comme nous le faisons nous-mêmes -, car c'est l'endroit le plus commode, où l'on bénéficie du réseau de transport le plus dense.

Avec une exception peut-être: les edge cities - phénomène que décrit très bien J. Garreau, aux États-Unis. Un remarquable critique anglais d'architecture et d'urbanisme, Deyan Sudjic, a également écrit il y a environ sept ans un ouvrage intitulé *The One Hundred Mile City*, où il développe une thèse similaire sur tous les nouveaux espaces urbains, allant des immenses shopping malls jusqu'aux aéroports. Et c'est là que se produit aussi le contact direct. L'aéroport Charles-de-Gaulle, en Ile-de-France, qui concentre de plus en plus d'activités et d'équipements - hôtels, mais aussi bureaux et centres d'affaires - en est un remarquable exemple. Et, dans de nombreuses villes, à Stockholm entre autres, on peut remarquer que les axes d'accès aux aéroports constituent également les principaux axes de développement urbain. Tout cela tendant à renforcer la multipolarité.

Et il s'agit probablement là d'une nouvelle réalité territoriale: la constitution de nœuds d'activités autour des équipements de transport, mais aussi de

secteurs comme la Défense à Paris ou Canary Wharf à Londres, délibérément créés en tant que nouveaux quartiers d'affaires centraux. On peut aussi imaginer à l'avenir des gares de trains à grande vitesse jouant le rôle de pôles de croissance, ce qui se produit déjà à Amsterdam autour de la gare ferroviaire du Sud, réel centre fonctionnel de la ville alors le cœur ancien devient le centre historique des touristes! Il ne faut cependant pas oublier que, même si les pratiques semblent se complexifier, les gens ne perdent pas pour autant celle du contact direct.

Th. P. En France, quand on évoque l'urbanisme anglais, on pense immédiatement aux cités-jardins de Ebenezer Howard et aux villes nouvelles du lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Que pensez-vous de ces deux "modèles"?

P. H.: Je pense qu'une partie de l'évolution urbaine s'est effectuée en ligne droite, depuis l'idée originale de la cité jardin jusqu'à celle de la ville nouvelle. La ville nouvelle consiste en une cité jardin légèrement plus grande. D'ailleurs, ce terme de "ville nouvelle" a été utilisé dès 1918 par les associations de cités-jardins dans une de leurs publications de l'époque, *New Towns after the War: An Argument for Garden Cities* par "New Townsmen". On peut dire que, entre le concept original de Howard de 1898 et celui des villes nouvelles de 1946, l'on constate deux différences essentielles.

La première a trait à la notion de dimension maximale, qui allait des 32 000 habitants préconisés par Howard dans son ouvrage, à environ 50000/60000 résidants dans ce qu'on a appelé les villes nouvelles. Ensuite, dans les années soixante, nous avons largement outrepassé ces chiffres, une ville nouvelle plus récente comme Milton Keynes comptant 250 000 habitants.

La seconde différence réside dans le fait que le développement de la cité-jardin de Howard était censé être uniquement contrôlé par un groupe de personnes travaillant en toute indépendance. Car Howard ne croyait pas en l'importance du rôle de l'État. Il est même remarquable de constater à quel point Howard n'avait aucune confiance en l'État. On connaît sa célèbre remarque, qui date, je crois, de 1919, à Osborn - qui prendra sa suite à sa mort: "My dear fellow, if you wait for the government, you will be as old as Methuselah before you ever see any new towns!" [Mon Cher, si vous attendez après le gouvernement, vous atteindrez l'âge de Mathusalem avant de ne jamais voir la moindre ville nouvelle!] Et il avait tout à fait raison.

Th. P. En France, les cités-jardins construites entre 1920 et 1935 sont à présent source de problèmes: appartements trop petits, confort rudimentaire, problèmes de stationnement, etc., et il faut les réhabiliter...

P. H.: En France, vous n'avez jamais construit des cités jardins dans le sens où l'a fait Howard. Vos exemples célèbres des années vingt et trente, comme Suresnes réalisée par Henri Sellier, sont des banlieues jardins, pourrait-on dire, d'assez forte densité. Nous avons aussi effectué en Angleterre de nombreuses opérations similaires, qui ne sont pas davantage adaptables à notre époque, car elles étaient conçues pour leur population d'origine. Dans les années vingt et trente, ces cités abritaient l'"aristocratie" de la classe ouvrière. Maintenant, les gens bénéficient de beaucoup plus de facilités pour acquérir leur propre maison, et le logement social devient une sorte d'habitat résiduel. Wythenshawe, près de Manchester, notre troisième cité-jardin, conçue par Barry Parker, était magnifique dans les années trente. Elle souffre à présent d'importants problèmes physiques et sociaux résultant de la généralisation de la pauvreté: faibles revenus, taux élevé de chômage, etc. Ce sont là des difficultés que l'on rencontre partout.

Th. P. Pour en revenir à la théorie, y a-t-il une pensée urbaine typiquement anglaise, qui irait par exemple de Buchanan et Abercrombie à Peter Hall? Et comment pourrait-elle se poursuivre?

P. H.: La relation entre Abercrombie et Buchanan m'intéresse beaucoup. Il me semble que Abercrombie était

un des véritables génies, une des grandes figures de l'urbanisme du XXe siècle. Mais sa manière était très synthétique. N'ayant jamais eu d'idées originales, il a pris modèle sur Howard et a également su établir des connexions entre toutes les meilleures idées de son époque, qu'il a rassemblées sur un seul plan. Je vous en donne deux exemples. Premièrement, à une macro-échelle, il a utilisé le concept de ring belt - avec des villes satellites périphériques, des cités-jardins ou villes nouvelles - qui, en fait, renvoyait au diagramme original de la ville sociale de Howard, mais aussi à de nombreux travaux de Unwin pour la planification d'un plus grand Londres dans les années vingt. Deux volumes ont été publiés en 1929 et 1933 sur ce thème. Et on en retrouve beaucoup d'éléments dans le plan d'Abercrombie. Deuxièmement, la notion de quartier, de voisinage. Là aussi, Abercrombie s'est largement inspiré du travail de Clarence Stein aux États-Unis. Il a également emprunté le concept du parkway - toujours une idée américaine -, développé notamment par Barry Parker dans les années trente. Enfin, il a utilisé le principe du precinct, dû au directeur de la circulation de Scotland Yard, un policier nommé Alker Tripp, qui a écrit un livre, Town Planning and Road Traffic, paru en 1942. Tripp préconisait de limiter la circulation dans les quartiers et de repousser le trafic vers des rocade extérieures.

Abercrombie a ainsi rassemblé toutes ces notions, et a affirmé que Londres, avec ses structures organiques, était en fait une cité composée de villages idée - développée d'ailleurs par beaucoup d'autres personnes, notamment Rasmussen dans son célèbre *London: The Unique City*, paru en 1937.

Quant à Buchanan, planificateur à l'origine, il est devenu expert du trafic. Et ses principes d'urbanisme, de quartiers en tant qu'environnemental units, étaient très proches de ceux d'Abercrombie. Si ce n'est qu'il émettait un concept supplémentaire très intéressant, l'environnemental capacity, qui s'est vu farouchement critiqué par les économistes de l'époque. Je m'en souviens fort bien car j'étais à Londres à ce moment-là. Nous avons assisté à un débat virulent entre Buchanan et Christopher Foster, l'économiste du transport, auteur en 1963 de *The Transport Problem*. Ils ne pouvaient pas se comprendre car leurs systèmes intellectuels de logique étaient tout à fait différents. Foster affirmait que l'on devait aborder les problèmes de circulation dans les villes en fonction du coût de leurs solutions, alors que Buchanan prônait l'institution de standards environnementaux absolus. Il ajoutait: "Si vous voulez entreprendre de grandes manœuvres et détruire vos villes à la manière de Le Corbusier, vous pourrez tolérer un

important trafic. Mais si vous avez peu ou pas d'argent, vous devez vous résoudre à réduire le trafic automobile." Cela peut sembler très démodé à certaines personnes, mais je pense que les principes de Buchanan s'avèrent beaucoup plus valides en 2000 qu'ils ne l'étaient dans les années soixante, car nous connaissons maintenant une préoccupation environnementale globale, notamment à travers l'Agenda 21, et nous cherchons des solutions pour réduire la circulation automobile, ce qui conforte l'idée des standards absolus.

Th. P. Une question à propos de l'histoire intellectuelle de l'urbanisme: comment s'est produite votre rencontre avec Manuel Castells, et pourquoi avez-vous fait preuve de cet intérêt précoce pour la "ville informatique"?

P. H.: Manuel Castells et moi avons été pendant longtemps, dans les années quatre-vingt et début quatre-vingt-dix, collègues à l'université de California-Berkeley, et nous avons décidé d'écrire un livre ensemble, *Technopoles of the World*, qui a paru en 1994. Il en a résulté de nombreux échanges de pensées, qui se poursuivent encore lorsqu'il nous est possible de nous rencontrer.

Je pense que les idées de Manuel Castells sur la ville et la société informationnelles sont fondamentales. Elles relèvent d'une volonté de compréhension de la logique de la ville fondée sur l'information plutôt que sur la

production. Et cette évolution a été très marquée au cours du XXe siècle.

Je pense que l'un de nos intérêts communs au cours des dernières années a été d'appréhender les modes d'apparition de nouvelles formes d'information, de nouveaux concepts, de nouvelles technologies dans de ce que nous appelons tous deux l'innovative milieu, notion dont nous sommes, en fait, redevables au grand géographe français Philippe Aydalot.

Ce que Manuel Castells et moi avons appris, c'est que l'information, dans la mesure où elle s'avère nouvelle et pertinente, n'émerge que dans un nombre relativement restreint de lieux de ce milieu innovatif, et ne se diffuse pas également à travers le monde. Il n'est pas facile de comprendre ce qui la génère, car il s'agit là d'un processus très particulier. Et il est encore plus difficile d'essayer de la planifier. Il n'y a aucune garantie de succès dans le choix de sa localisation. On ne peut pas décider, tout simplement: "Nous, au Royaume-Uni, nous, en France, allons produire des technopoles", car, parfois - et même très souvent -, elles ne fonctionneront pas en raison d'un manque de synergie, d'un réel échange d'informations. La réussite d'une technopole est liée à un certain type de culture, à un certain type de société qui n'existent pas toujours,

notamment en Europe. Tel fut notre thème de réflexion pour ce livre.

Th. P. Partagez-vous l'analyse de William Mitchell, dans *The City of Bits* ou dans *E-topia*, concernant la "dématérialisation" de l'architecture et la "déterritorialisation" des activités humaines?

P. H.: Je pense que ces deux livres sont tout à fait amusants. William Mitchell parle beaucoup, et de manière très attractive, de la dématérialisation. Mais finalement, s'il conclut que l'urbain a un avenir, c'est dans un style très démodé de ville traditionnelle - incluant les cités européennes - et à laquelle on ne trouvera jamais de substitut! Si vous l'interviewez, vous constaterez qu'il en est persuadé.

Cela dit, il démontre bien qu'il y a des limites au processus de dématérialisation. Mais ce phénomène existe, et ses impacts, même localisés, sont loin d'être négligeables. Un certain nombre de personnes peuvent ainsi travailler de diverses manières, dans différents lieux, car la portée de la ville se trouve étendue. Des consultants par exemple, ainsi que tous ceux dont le travail exige un style de vie fractionné dans l'espace et le temps, mènent leur activité professionnelle très librement à partir de leur domicile, qu'ils utilisent comme base.

La déterritorialisation et la dématérialisation peuvent être considérées comme un résultat des évolutions technologiques, mais elles s'accompagnent également de transformations des infrastructures physiques: il n'y a pas que Internet qui soit un moyen de communication performant, les services ferroviaires et aériens permettent aussi à leurs utilisateurs de se déplacer très rapidement d'un point à un autre du globe.

Th. P. Imaginez-vous, dans les vingt ans à venir, une plus grande diversité des formes urbaines ou partagez-vous le scénario pessimiste de ceux qui prévoient des villes gigantesques formées de quartiers privés, comme les gated communities, entourés de slums?

P. H.: Je pense que cela dépend d'abord du type de société dans laquelle on vit, et ensuite, du type de gouvernement en place. La ville ségréguée et paupérisée dont vous parlez est caractéristique de l'Amérique latine. Et elle correspond à une très grande inégalité de revenus: les très riches dans les gated communities et les très pauvres littéralement de l'autre côté des murs. À Rio de Janeiro, on voit très bien ces deux sortes de communautés vivre côte à côte. Pour ma part, je veux conserver l'espoir que l'on favorisera des modes de développement produisant davantage d'équité dans la répartition des biens. Cette théorie est issue des années

soixante, soutenue notamment par l'économiste J. G. Williamson.

Malheureusement, ce n'est pas le cas au Royaume-Uni ou en Amérique, où l'inégalité des revenus s'est accentuée au cours des vingt dernières années. Mais il me semble que cela repose en partie sur les choix électoraux des citoyens. Je ne pense pas qu'il existe un modèle type en la matière, pas plus qu'un mauvais modèle. Différentes formes de développement urbain existent: l'extension de très faible densité, caractéristique des États-Unis, notamment d'opérations récentes au Texas ou en Arizona; un aménagement plus planifié et contrôlé, typique de la plupart des territoires du nord de l'Europe, comprenant le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Allemagne, la Scandinavie; ou encore un mode de développement anarchique, que l'on observe dans le sud de l'Europe, l'Italie constituant actuellement un exemple saisissant de cette absence de contrôle.

Les tendances générales que je viens de mentionner peuvent sembler systématiques, uniformes, mais en fait, elle s'avèrent très différentes dans leurs expressions physiques. D'une certaine manière, au Royaume-Uni, nous avons produit des formes urbaines dispersées, mais nous réalisons aussi des concentrations dans le sud-est de l'Angleterre, avec des zones polycentriques. Tout cela dépend de ce que les communautés demandent aux

politiques, et de ce que les politiques demandent aux urbanistes.

Th. P. Il existe aujourd'hui plusieurs théories urbaines en Europe: la citte diffusa de Bernardo Secchi et d'autres en Italie, la "ville générique" de Rem Koolhaas, les "villes pour une petite planète" de Richard Rogers, etc. Quelle est votre opinlon sur ce dernier?

P. H.: Richard Rogers vient d'ailleurs de publier un nouveau livre, *Cities for a Small Nation*. Bien sûr, Richard croit passionnément en la ville traditionnelle, et en ce qu'il considère comme la cité européenne. Fondamentalement, il n'aime pas la tradition de la banlieue anglaise. C'est sans doute parce qu'étant né à Florence, il voit les choses à l'italienne! Quelques uns de ses arguments sont cependant très justes. Il faut bien se rendre compte que la plupart des aménagements que nous avons réalisés au Royaume-Uni ne sont pas satisfaisants, à cause de leur très faible densité qui ne permet pas de supporter les coûts des réseaux de transport public. Les extensions périphériques typiques des petites villes du sud de l'Angleterre, par exemple, ne sont pas desservies par les transports publics. Ce qui ne laisse aucun choix aux habitants et les contraint d'emblée à un certain mode de vie. Richard Rogers se bat contre cela, pour davantage d'urbanité.

Mais mon idée diffère de la sienne sur un point: il pense qu'il est possible de persuader les Anglais d'adopter un autre mode de vie, comme par exemple vivre dans un appartement plutôt que dans une maison individuelle; et je pense pour ma part que c'est irréaliste, car seules quelques catégories socioprofessionnelles l'accepteront. En fait nous enregistrons une énorme croissance du marché de la maison individuelle.

Th. P. Parlons de votre livre monumental, *Cities in Civilization* (2)

P. H.: Le thème principal de ce livre est très simple. Il a à voir avec cette notion de milieu de l'innovation, à la différence près que j'y parle de milieu créatif. Mon argument essentiel est que cette qualité d'innovation ou de créativité se développe dans relativement peu d'endroits et généralement pour un temps assez court. Ces endroits peuvent produire de nouvelles formes de pensée, ou de nouvelles technologies, de nouveaux outils, ou même de nouvelles manières de s'organiser eux-mêmes. Ce sont des "villes créatives", selon l'expression utilisée par Charles Landry.

On constate ainsi l'apparition de différentes formes de créativité, selon les lieux où elles émergent. La créativité culturelle, artistique se développe souvent dans de grandes villes riches, très fortement établies,

des capitales, qui ont la possibilité de financer l'art ainsi que d'attirer des gens talentueux.

La créativité technologique apparaît dans des villes diverses, mais qui ne sont ni des capitales ni les cités les plus célèbres du moment, mais des villes plus obscures, possédant une tradition de formation technique, comme Detroit ou San Francisco. Quant à la créativité urbaine, elle se manifeste dans les cités qui ont des difficultés, dont l'existence est menacée. Il s'agit pour elles d'organiser leur transition économique et de trouver des solutions aux problèmes sociaux qui y sont liés. C'est le réel challenge.

Th. P. Dans la bibliographie de cet ouvrage, qui est énorme, on trouve Hippolyte Taine, Pierre Lavedan, mais pas Braudel, Choay, Roncayolo. Pourquoi sont-ils si peu cités?

P. H.: C'est une bonne critique, je les ai effectivement oubliés. Bien sûr, j'ai lu leurs ouvrages et j'aurais dû citer leur travail. D'une manière générale, j'ai sans doute été trop "anglocentrique" dans le choix des références, car j'ai aussi omis d'importants penseurs allemands.

Th. P. Vue de la France, la période du thatchérisme a été considérée comme un recul de la vie sociale urbaine en Angleterre. Pour un historien de la ville, quel est le

bilan de cette période? Et quel est l'état de santé des villes anglaises?

P. H.: Mme Thatcher croyait essentiellement qu'elle devait créer une nouvelle série de valeurs, fondées sur un plus grand individualisme. Elle constatait par exemple la force des sociétés américaines, qu'elle admirait. Je pense qu'elle a exercé une profonde influence culturelle sur ce pays, qui a beaucoup changé à partir de son entrée en scène. Tony Blair peut d'ailleurs être considéré comme post-thatchérien dans beaucoup de ses postures, ainsi que dans la mesure où il a accepté l'héritage politique. À propos de l'action urbaine de Mme Thatcher, il est intéressant de se souvenir qu'elle avait un ministre, Michael Heseltine, au début, qui était très interventionniste, et qui pensait que l'État devait promouvoir de grandes transformations pour attirer des capitaux privés. Il n'y a pas de meilleur exemple d'intervention étatique que les Docklands de Londres. Des sommes d'argent considérables ont été investies dans cette régénération à grande échelle, dans le but de susciter un accroissement des investissements privés. Il me semble donc qu'il y a une continuité dans la politique de régénération de la ville.

Mais vingt ans après le lancement de la politique Thatcher, nos villes, ou du moins certaines d'entre elles, ont toujours des problèmes. Et nous devons bien

distinguer le cas de Londres de celui des autres cités anglaises. Car notre capitale est très particulière: il s'agit d'une ville globale, qui enregistre à nouveau une croissance de population due notamment aux migrations internationales, celles-ci se produisant d'ailleurs dans les deux sens. On vient du monde entier pour s'installer à Londres, en même temps que des Londoniens quittent leur ville pour s'établir ailleurs.

Beaucoup d'autres de nos grandes villes, en particulier celles du Nord, Manchester, Liverpool ou Newcastle, souffrent d'un déclin continu, et leur situation est critique. Comme cela se produit aux États-Unis, une partie de ces villes se trouvent à l'abandon, des gens occupent des maisons dégradées, une multitude de problèmes sociaux sont apparus. C'est là une question fondamentale: comment redonner une vie urbaine à une ville comme Manchester, par exemple? Le paradoxe est que dans le centre de ces villes-là, on enregistre aussi une certaine croissance: de nouveaux logements sont construits, des entrepôts reconvertis, des centres de formation pour jeunes professionnels sont créés. Mais un kilomètre plus loin, d'autres secteurs sont totalement abandonnés!

Th. P. Quel est pour vous la mission de l'urbaniste?

P. H.: Je pense que l'urbaniste doit être capable, dans sa réflexion et dans son action, d'intégrer ces grands

changements structurels. Il doit prendre la mesure de toutes les évolutions physiques, sociales, économiques en cours dans nos villes. Et il doit se demander quelles transformations nous voulons réellement, et comment établir une jonction entre ce qui se produit inéluctablement et ce que nous souhaitons. Car nous ne devons pas ignorer certaines tendances à l'œuvre, que nous ne pouvons qu'infléchir. Si une ville se dégrade pour partie, nous devons nous demander: qu'est-ce qui peut lui rendre vie? Quelle est la bonne solution?

Il me semble que, pour apporter des réponses pertinentes, il faut combiner différentes compétences et différentes politiques. Et il ne s'agit pas d'opérer uniquement une reconstruction physique, mais aussi d'élaborer des programmes économiques et sociaux. Cela dit, la batterie de programmes disponibles ici ou en France est considérable! Mes étudiants sont assommés par ces piles de programmes, et ils se demandent comment relier les choses entre elles! Mais c'est cela, le travail de l'urbaniste!

Th. P. Y a-t-il en Angleterre, dans la presse et à la télévision. dans les médias en général, un débat sur l'urbanisme?

P. H.: Il n'y a pas vraiment de débat intéressant sur ce thème dans notre pays. Je pense que la qualité du journalisme a considérablement baissé depuis les années

soixante. C'est en partie lié au fait que les mentalités ont changé, que le public s'intéresse plus au sensationnel, à l'éphémère, qu'aux questions de fond. Il me semble que la presse française est plus intéressante, car aucun journal ne peut être aussi mauvais que les nôtres actuellement! Il y a bien sûr des exceptions...

Th. P. Quelles sont vos villes préférées?

P. H.: J'aime vivre à Londres qui, même si elle n'est pas très planifiée, si elle est un peu chaotique, avec certains défauts et problèmes de fonctionnement, reste passionnante. Mais ma ville idéale serait probablement plus petite, de taille moyenne, en tout cas pas une capitale. Quelque part en Europe. Amsterdam ou Zurich, peut-être Hambourg ou Stuttgart. Je choisirais une ville bien organisée, avec des transports et des services publics de qualité. Mais, à long terme, je soupçonne ces villes d'être moins enthousiasmantes que Londres! Et il me semble qu'au bout d'un an, je voudrais revenir dans ma capitale, comme vous-même à Paris!

Notes:

(1) Expression que Françoise Choay a traduite par "l'urbain sans lieu ni borne".

(2) Cf. Thierry Paquot, "L'âge d'or des villes", in *Sociétal*, n°27, 1999, 107-110, qui analyse cet ouvrage.