

ding futur excluait le maintien sur place d'une population pauvre donc indésirable. « *L'habitat insalubre disparaît, la patrimoine ancien est rénové* », proclame l'adjoint à l'urbanisme en oubliant de dire qu'il en va de même pour ses occupants. Les requins de l'immobilier accourus en nombre se vantent de mettre sur le marché des « produits atypiques » : lofts, villas-patios, penthouses (appartements de luxe situés au dernier étage d'immeubles élevés), etc. En France comme ailleurs, le point commun de ces sites revalorisés et de leur pourtour immédiat rénové est de s'adresser en priorité (quand ce n'est pas en exclusivité) à des catégories bien particulières de citoyens : n'y ont accès que ceux qui en ont les moyens.

Ce recyclage urbain s'inscrit dans un processus dont les idéologues bourgeois n'ont cessé de faire l'apologie, la « destruction créatrice ». Popularisée par l'économiste Joseph Schumpeter dans son livre *Capitalisme, socialisme et démocratie* publié en 1942, cette expression désigne le lien entre la disparition de secteurs d'activité devenus non concurrentiels conjointement à la création de nouvelles activités économiques plus performantes donc plus rentables. Appliqué à la production de l'espace habité, ce concept permettrait d'expliquer les dynamiques du changement urbain, toujours présenté comme positif, comme celles du changement industriel dont la mutation des villes ne serait, sous bien des aspects, que l'effet obligé.



Dans une première phase, c'est la nature – qui « *est là pour être prise comme une fille publique* », selon la formule célèbre de l'un des premiers théoriciens du capitalisme naissant, Francis Bacon – qui fera les frais d'une industrialisation et d'une urbanisation directement soumises aux exigences du cycle de valorisation du capital. Ensuite, ce seront des quartiers édifiés sur ce saccage écologique, voire des bourgades entières – comme les « villes fantômes » léguées par la ruée vers l'or ou l'argent aux États-Unis –, qui seront laissés en friches à la suite des fermetures d'usines lorsqu'il sera devenu plus profitable de produire autre chose autrement ou la même chose ailleurs. Dans une troisième phase, celle qui dure encore, c'est au tour de ces espaces urbains délaissés de fournir le terrain et le terreau, une fois réaménagés ou reconstruits, pour de juteuses plus-values. On aura compris que, si la destruction peut être « créatrice » sous le règne de la valeur d'échange, c'est de profits qu'il s'agit.

Jean-Pierre Garnier
Texte initialement paru dans La Brique n°18 - Nov 2009

LA VILLE RECYCLÉE

Mettre la destruction créatrice
au service du néo-petit-bourgeois



PAR JEAN-PIERRE GARNIER · NOV 2009

Depuis plus d'une trentaine d'années, un phénomène marque de son empreinte une partie du paysage urbain des pays capitalistes développés : le passage à une civilisation qualifiée de « post-industrielle ».

Après avoir dévasté des centaines de milliers d'hectares de la surface terrestre et épuisé des millions de travailleurs, l'industrialisation a peu à peu fait place à la « tertiarisation » de l'économie, laissant à l'abandon les bâtiments et les installations correspondant à une phase antérieure de l'accumulation du capital. Désertifiés, les territoires où ils étaient implantés sont devenus des zones sinistrées où seuls survivent parfois les occupants paupérisés d'un habitat ouvrier menaçant ruine, rejoints par des squatters qui ne pouvaient se loger ailleurs.

Mais il est évident que ce que l'on n'avait pas tardé à qualifier de « friches industrielles » ou « urbaines » ne pouvait rester éternellement en l'état. Plutôt que de chercher des terrains à bâtir de plus en plus éloignés du cœur des agglomérations, pourquoi ne pas réutiliser des sites ? Souvent bien placés compte tenu de l'étalement urbain, laissés vacants par la désindustrialisation, pourquoi ne pas les recycler pour de nouveaux usages tout aussi profitables que l'activité des usines que l'on y avait édifiées à une période où la majeure partie du profit était extraite du travail ouvrier ?

Comme n'importe quelle marchandise, l'espace urbanisé est un produit. Or, en régime capitaliste, toute production est d'abord production de plus-value. Promoteurs, investisseurs, aménageurs, élus locaux n'ont pas tardé à s'aviser que les fameuses friches, longtemps dédaignées car jugées un peu vite inutilisables, étaient en fait des endroits idoines pour y faire du blé. Restait à savoir ce que l'on pouvait y faire pousser.

Pour connaître la réponse, il n'est que de voir ce qu'il est advenu de ces témoignages désolés, quand ils n'ont pas été rasés, de l'ère industrielle : les emblèmes rutilants d'une urbanité new-look. Alors que les aménités urbaines haut de gamme jouaient un rôle croissant dans la consommation des citadins aisés, dans l'attractivité des villes et la prospérité de ceux qui y tiennent le haut du pavé, il est apparu que la vocation première des friches industrielles serait précisément d'accueillir le nec plus ultra de la prétendue civilisation des loisirs. Dans la majorité des cas, le « culturel » a défini en tout ou en partie leur fonction nouvelle. Avec, de plus en plus souvent, une touche écologique en prime.

On n'en finirait plus d'énumérer la liste des anciens bâtiments à usage industriel ou commercial transformés en hauts lieux de l'art et de la culture contemporains, c'est-à-dire néo-petits-bourgeois compte tenu du pedigree social de ceux qui les animent ou les fréquentent : La Sucrière (Lyon), La Friche de la Belle de Mai (Marseille), La Condition Publique (Roubaix), Les Entrepôts Laïné (Bordeaux), Le Lieu Unique (Nantes), etc.

Parfois, ce sont des zones entières, notamment industrialo-portuaires, longtemps demeurées à

l'état de friches, qui se sont métamorphosées en espaces urbains privilégiés... et pour privilégiés. À Londres, par exemple, le long de la Tamise, au-delà du célèbre London Bridge, les anciens docks datant de l'apogée de l'Empire britannique comme puissance maritime ont été réaménagés, reconvertis et complétés par des constructions nouvelles pour servir de quartier général aux états-majors des multinationales ou de lieux de résidence et de loisirs aux yuppies (jeunes professionnels urbains) qu'ils emploient. Le même processus de reconquête de territoires urbains déshérités s'est manifesté à New York sur les quais de l'East River, au sud de Manhattan, à deux pas de Wall Street, où une partie des installations portuaires situées à l'extrémité du pont de Brooklyn ont été récupérées et transformées en un mégacomplexe de restaurants, de cafés et de boutiques de luxe surplombant le fleuve.

En France, c'est au tour de la presqu'île formée par la jonction de la Saône et du Rhône à Lyon, longtemps affectée aux activités d'entreposage et de transport, de faire l'objet d'« *un projet de renouvellement urbain sans précédent* » – si l'on en croit les « communicants » de la municipalité. Tout est mis en œuvre pour mettre en valeur « *un espace d'exception et des paysages uniques* ». Musée, logements avec duplex et terrasses, galeries commerciales longeant les quais, coulées vertes et aires de détente... Comme il se doit désormais, la haute qualité environnementale (HQE) est de la partie : « *Hier gagné sur les eaux, ce site fluvial retrouve ses rives et son environnement naturel* », nous annonce-t-on. Il permettra à terme de doubler la superficie de l'hypercentre de l'agglomération. « *Un projet urbain rare en Europe, un enjeu fort pour la métropole et une chance pour les habitants* », proclament ses initiateurs.

En remplaçant le fleuve par la mer, ce discours aussi euphorisant que convenu pourrait tout aussi bien accompagner la promotion d'un autre projet farouche, à Marseille, cette fois-ci : Euroméditerranée. Là encore, une friche industrialo-portuaire sous-occupée va se convertir, grâce au coup de baguette magique d'une « opération d'intérêt national », en un nouveau centre urbain prestigieux censé placer la ville « *au niveau des plus grandes métropoles européennes* ». Sur des kilomètres de quais, un « univers urbain fascinant » serait en train d'éclorre. « Nouveau phare de la ville », la tour qui abrite le siège de la CGM, groupe mondial de transport maritime par conteneurs, dresse avec arrogance sa silhouette torsadée avant que d'autres viennent la rejoindre pour signaler l'existence d'un nouveau « quartier d'affaires » au gotha de l'économie globalisée. Les anciens docks de La Joliette, remis à neuf et restructurés, accueillent déjà des bureaux du « tertiaire supérieur » et des appartements « innovants ». Le célèbre silo à céréales d'Arenc, où l'on entreposait les sans-papiers rafés avant d'être réexpédiés dans leurs pays d'origine, va être transformé en salle de spectacle surmontée d'un restaurant panoramique. Un musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée ouvrira ses portes d'ici peu à proximité du fort Saint-Jean, tandis que l'Euromed Center, pourvu, entre autres, d'un multiplexe cinématographique de quatorze salles, contribuera à enrichir l'image culturelle des lieux. Et pour parachever la « réconciliation de la ville avec la mer », un « pôle de croisière » pour paquebots et navires de plaisance fera de Marseille une « escale incontournable » pour une clientèle internationale de touristes fortunés.

Comme cela se produit inévitablement aux alentours de ce genre d'opérations, on a procédé, sous couvert de « réhabilitation », au nettoyage en règle des quartiers avoisinants dont le stan-