

Sur d'intrigantes nouvelles "portes" de ville: enjeux et questionnements

Christophe Gibout

▶ **To cite this version:**

Christophe Gibout. Sur d'intrigantes nouvelles "portes" de ville: enjeux et questionnements. Espaces et sociétés (Paris, France), 2001, 104 (1), pp.167-185. 10.3917/esp.g2001.104.0167 . hal-01848001

HAL Id: hal-01848001
https://hal.science/hal-01848001

Submitted on 16 Mar 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

BnF Gallica

Espaces et sociétés : revue critique internationale de l'aménagement, de l'architecture et de l'urbanisation / dir. [...]

Source gallica.bnf.fr / Association pour le Développement dEspaces et sociétés

{BnF Gallica

. Espaces et sociétés : revue critique internationale de l'aménagement, de l'architecture et de l'urbanisation / dir. publ. Serge Jonas. 2001.

1/ Les contenus accessibles sur le site Gallica sont pour la plupart des reproductions numériques d'oeuvres tombées dans le domaine public provenant des collections de la BnF. Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n°78-753 du 17 juillet 1978 :
- La réutilisation non commerciale de ces contenus ou dans le cadre d'une publication académique ou scientifique est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur et notamment du maintien de la mention de source des contenus telle que précisée ci-après : « Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France » ou « Source gallica.bnf.fr / BnF ».
- La réutilisation commerciale de ces contenus est payante et fait l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service ou toute autre réutilisation des contenus générant directement des revenus : publication vendue (à l'exception des ouvrages académiques ou scientifiques), une exposition, une production audiovisuelle, un service ou un produit payant, un support à vocation promotionnelle etc.

CLIQUER ICI POUR ACCÉDER AUX TARIFS ET À LA LICENCE

2/ Les contenus de Gallica sont la propriété de la BnF au sens de l'article L.2112-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3/ Quelques contenus sont soumis à un régime de réutilisation particulier. Il s'agit :

- des reproductions de documents protégés par un droit d'auteur appartenant à un tiers. Ces documents ne peuvent être réutilisés, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.
- des reproductions de documents conservés dans les bibliothèques ou autres institutions partenaires. Ceux-ci sont signalés par la mention Source gallica.BnF.fr / Bibliothèque municipale de ... (ou autre partenaire). L'utilisateur est invité à s'informer auprès de ces bibliothèques de leurs conditions de réutilisation.

4/ Gallica constitue une base de données, dont la BnF est le producteur, protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle.

5/ Les présentes conditions d'utilisation des contenus de Gallica sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

6/ L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur, notamment en matière de propriété intellectuelle. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

7/ Pour obtenir un document de Gallica en haute définition, contacter **utilisation.commerciale@bnf.fr**.

Sur d'intrigantes nouvelles "portes" de ville : enjeux et questionnements...

Christophe GIBOUT

Les "entrées" et "portes" de villes sont honnies, décriées et présentées tels des "abcès" à la surface des agglomérations modernes. Elles n'ont aucune identité. En voir une, ce serait les voir toutes... Qui plus est, d'un avis assez unanime, elles sont, ou du moins ont la réputation généralement admise d'être, laides. Les franges des agglomérations occidentales, mêlant zones commerciales, résidentielles, industrielles et routières, semblent se noyer sous l'asphalte et le béton, les bretelles et les échangeurs, les panneaux et autres feux de circulation. Les cubes clonés des surfaces marchandes s'ajoutent les uns aux autres, se jaugent, s'empilent et s'emboîtent, toujours plus grands et toujours plus voyants. Les enseignes lumineuses et les panneaux publicitaires forment très (trop ?) souvent la seule végétation aussi ornementale que luxuriante de ces nouvelles zones urbaines ou périurbaines. Les entrées de ville sont ainsi devenues des immenses vitrines commerciales, des agglomérats métalliques, électriques et bitumeux confus, des espaces incertains bannissant, *a priori*, toute expression d'une identité urbaine. Ainsi que l'ont rappelé les divers textes législatifs qui leur

Source gallica.bnf.fr / Association pour le Développement dEspaces et sociétés

sont consacrés[1], ces zones molles de grignotage urbain constituent pourtant un enjeu d'importance pour les urbanistes et les édiles. En outre, ces derniers ont maintenant les moyens juridiques, parfois même l'obligation légale, de s'en préoccuper. Nous observons d'ailleurs de nombreuses et récentes réflexions visant à revaloriser les entrées de ville et à leur "*redonner une âme*". Les plus prometteuses, à défaut sans doute d'être les plus originales, entendent recréer des "portes" de ville. Elles participent ainsi d'un incontestable renouveau de la prise en compte des espaces urbains comme lieu de médiation pour le pouvoir.

L'imaginaire urbain s'est, en effet, accordé très longtemps à symboliser au travers de ces portes l'ordre et la puissance urbaine. Cette logique tant de recherche de sens que de construction d'un imaginaire public trouvera même historiquement son expression la plus forte dans le principe des monuments éphémères créés spécialement pour les entrées royales. Il s'agissait alors, pour reprendre une expression de Napoléon 1er, de "*parler aux yeux*" en ritualisant le passage d'un roi dans *sa* cité. Il y avait là un cérémonial précis, unique, visant à faire admirer ceux qui détiennent le pouvoir et y distiller auprès des masses l'expression visible et symbolique d'une identité politique forte. Reposant sur des principes d'ostentation et d'idéalisation, jouant sur les jeux de miroirs et les regards en abîme pour faire passer le pouvoir de l'entité à l'identité, les entrées royales devenaient, dès lors, et au-delà de leur caractère fragile et fugace, des rites politiques majeurs (Lardellier, 1999 a et b).

Aujourd'hui, les urbanistes tentent de faire resurgir ces passages urbains d'antan. Cependant, plusieurs différences s'inscrivent *a priori* dans ces pratiques retrouvées. D'une part, elles n'ont pas une vocation à l'éphémère, revendiquant même souvent une inscription durable dans la cité. D'autre part, les initiateurs locaux de ces nouveaux aménagements veulent leur faire porter une charge concurremment monumentaliste et hospitalière. Par ailleurs, certaines municipalités sont même allées plus loin en s'efforçant d'intégrer dans une dialectique imaginaire et symbolique unique l'ensemble des "entrées" et "portes". En effet, la distinction est habituellement faite entre trois notions. Les "portes" de ville désignent, dans les Projets de ville ou les Schémas Directeurs, des éléments historiques à remettre en valeur (places, carrefours liant ville centre et faubourgs). Par ailleurs, les "entrées" de ville sont des aménagements à réaliser le long des axes entrant en ville (type avenue reliant quartiers et centre ville). Enfin, les "entrées" d'agglomération sont des agencements sis sur les axes de pénétration dans les agglomérations (en banlieue, les principales routes

1. *Cf.* Loi du 29 décembre 1979 sur les publicités et enseignes commerciales, loi "*Administration du Territoire de la République*" de 1992 (particulièrement les mesures facultatives sur les aménagements publics des entrées de ville) ou, plus largement, loi du 2 février 1995 sur la protection de l'environnement, avec l'ensemble des articles afférents du Code de l'Urbanisme.

parsemées de surfaces marchandes, friches ou appareils publicitaires). Si cette dernière distinction est encore scientifiquement parlante en usage, et qu'elle fut longtemps mise en pratique, des illustrations récentes suggèrent par contre une confusion accrue dans le traitement réservé à ces espaces urbains ou périurbains. Au regard de leur caractère novateur, notre attention se portera sur ces dernières pratiques d'intégration. Elle interrogera complémentairement la possibilité de raisonner en terme de "portes intérieures" pour des nouveaux espaces "portiers" intra-urbains, différents de ceux susmentionnés.

Notre propos sera, dès lors et surtout, de mettre en relief tout d'abord l'inscription de ces pratiques urbanistiques dans un discours sur la ville moderne. Ensuite, au travers de multiples exemples français lesquels semblent appeler quelques désirs d'imitations ici ou là[2], nous tenterons d'instruire à la foi la pauvreté symbolique et la logique thématique qui semblent se dégager de ces nouveaux agencements des entrées de villes.

Une pratique urbanistique s'inscrivant dans un discours sur la ville mobile et moderne

Ces dernières logiques d'aménagement urbain s'inscrivent donc d'abord parfaitement dans le renouveau d'un discours plus global sur la définition de la ville contemporaine. Dans le même temps, elles participent d'un autre discours public récurrent aujourd'hui : celui de la nécessité d'adapter la ville à un environnement social moderne, fait de vitesse et de logiques économiques libérales. Cette appartenance à un double référentiel idéologique va d'abord trouver à s'exprimer de façon éclatante dans le choix des réalisations urbaines. Ensuite, de façon encore plus aisée à décrypter, nous la retrouverons dans les discours des urbanistes, architectes, aménageurs et édiles qui justifient le bien-fondé de leurs choix par l'inscription de chacun dans une vision idéalisée et absolue de la ville contemporaine, dans des modèles urbains rénovés, sans doute même dans une nouvelle utopie urbaine (*Techniques, territoires et sociétés* n° 35, 1998 ; *Villes du XXIe siècle*, 1998).

2. L'intérêt des exemples cités tient d'abord à leur caractère précurseur et novateur. Cette sollicitude se trouverait limitée par le nombre restreint d'opérations semblables. Nous penchons plutôt pour une relative diffusion de ces pratiques urbanistiques, ainsi que nous avons eu l'occasion de la vérifier tout récemment dans d'autres lieux (Saintes, Rochefort-sur-mer, Poitiers, Montlouis-sur-Loire, Chelles...).

Le monde moderne apparaît en effet d'abord caractérisé par son mouvement. Ainsi que le soulignait Paul Virilio[3], un des changements auxquels nos sociétés ont dû toujours s'adapter a été l'accélération moyenne des vitesses de déplacement. Afin de s'accommoder aux moyens de transport contemporains, plus rapides, le point de passage qu'était la "porte" est devenu un "sas". Si l'entrée de la ville est un paysage qui se déroule devant l'œil, caméra de l'individu mobile, il faut cependant que le voyageur ait le temps de s'imprégner d'une image de la ville. Dès lors, un rapide point de marquage urbain (une borne ou un arc par exemple) ne suffira plus. Il faut, au contraire, inscrire l'imaginaire citadin dans la longueur et donc raisonner en terme de "séquences". En effet, la porte moyenâgeuse est réduite à un point ou à une très courte longueur, mais cette brièveté spatiale est adaptée à la vitesse des "empruntants" de la porte. Les piétons, chariots à bœufs, et autres cavaliers ont le temps, en franchissant la porte, de s'imprégner de sa symbolique. Passant entre les montants, sous le porche et les armes, ils assimilent dès leur entrée dans la ville, ses règles, ses spécificités et son caractère. Ils entrent dans la "civilisation", dans l'urbanité, à savoir un lieu où règnent l'organisation, l'ordre, la propreté, la convivialité, la chaleur. À l'époque, ces portes sont aussi les lieux où l'on acclame, on triomphe, on parade, on admire, on accueille, on bannit ou l'on pend. Pour Jean-Jacques Rousseau, la porte restait encore la serrure, le pêne et la clef qui l'obligeaient à coucher hors de Genève, ses rêveries lui ayant fait oublier que les portes en sont fermées tous les soirs.

À présent, le temps est celui de l'automobile (ou de la moto...), le point qu'était la porte ancestrale ne suffit plus. La "porte" de ville, en tant que telle, ou du moins telle que pensée dans les traditions collectives, a donc vécu. Aussi, par nécessité, elle se mue en seuil séquencialisé. Cet impératif de séquencialisation est encore renforcé par la profusion de signes que reçoit le voyageur en rentrant en ville. Le halo des lumières multicolores, la multiplication et le gigantisme d'encarts publicitaires aussi concurrents qu'éphémères, la multiplicité des indications directives ou touristiques, tout contribue à submerger les automobilistes sous un flot informatif qu'ils n'ont plus véritablement le temps ni d'analyser ni de déchiffrer. Parfois cependant, par la magie d'embouteillages aux heures de pointe, les ralentissements autorisent une lecture des panneaux et des enseignes. Mais les quidams entrant en ville ou cherchant à la quitter en ont-ils véritablement l'envie ? Sont-ils réellement réceptifs à cette profusion informative, alors que leur préoccupation est tout orientée vers un flux automobile défaillant contre

---

3. Selon Paul Virilio (1991), ce qui fait la rue, c'est sa circulation, son occupation comme occupation de l'espace public et politique (pp. 15-19). L'histoire est alors, avant toute autre chose, "mouvement et dromomanie" (pp. 112 et suivante).

lequel ils maugréent ? Un "non" massif s'impose comme la réponse commune à ces deux questions pour l'ensemble des usagers rencontrés[4].

Qui plus est, cette scène publicitaire qui s'offre à eux n'est autre que l'étrange sosie d'un autre spectacle auquel ils ont assisté, aussi involontairement, quelques heures ou jours plus tôt, ici ou ailleurs, dans une ville plus ou moins proche. Ainsi, ils ne savent plus où ils rentrent ni d'où ils sortent. S'ils se savent en un milieu urbain dont ils expérimentent un des désagréments, ils ne reconnaissent plus quel est le nom de cette ville-ci, quelle est *La* ville. Pour s'identifier, cette dernière doit ainsi jouer sur la durée ou la répétition de l'image véhiculée. Pour résoudre ce problème, les urbanistes pensent alors nécessairement en terme de parcours et de moment. L'aménagement urbain doit s'inscrire dans le temps de l'assimilation de données informatives par un voyageur *lambda*. Les "sas urbains" prennent alors tout leur sens. Ils deviennent, à l'identique des "portes" anciennes, des vecteurs prépondérants d'une spécificité urbaine. Ils portent en eux une symbolique, conçue par les aménageurs, retenue par les élus locaux, destinée à l'usage des différentes populations qui les franchissent. Pourtant, au-delà de cette mutation physique et de densité, la pratique sociale de la porte demeure assez largement identique. La porte, même étendue et dilatée, reste la matérialisation d'une frontière délimitant un "*en deçà*" et un "*au-delà*", frontière extrême même car séparant le territoire de la sédentarité et l'espace du nomadisme, la ville et la "non-ville", l'urbain et le non-urbanisé [5].

Les nouveaux seuils urbains comme éléments d'une hospitalité en mutation

Si une vision de la porte ou de l'entrée, toutes deux plus que jamais "sas", reste attachée à cette conception sociale d'espace de distinction, la pratique d'hospitalité qui lui est inhérente est, elle, en pleine mutation. Il est pourtant essentiel de raisonner dans ces termes car la porte reste d'abord le seuil, le lieu

---

4. Notre étude, en cours pour ce qui concerne les usages sociaux de ces dispositifs urbains, a néanmoins permis de dégager quelques observations allant dans ce sens. Dans le cadre d'une pré-enquête qualitative basée sur quelques entretiens non directifs, nous avons mis en évidence un discours récurrent des usagers automobiles de ces quartiers sur leur capacité supposée à faire abstraction des informations qui leur sont destinées, dès lors qu'elles n'impliquent pas directement la circulation routière ou le trafic.

5. La porte est le symbole de la séparation entre un monde et un autre. Traditionnellement, elle sépare le "*domi*", le "*chez soi*", et le "*foris*", le dehors. Mais plus encore, elle délimite le "*dom*" et "*l'ager*", le champ, le domaine de l'étranger, du "*perigrinus*". Cf. Emile Benveniste (1969).

d'accueil de l'Autre [6] "*Le passage de l'extériorité à l'intériorité suppose une autorisation ou une invitation régulée par un rite, celui justement de l'hospitalité qui autorise la transgression de la limite sans recours à la violence*" (Raffestin, 1997). L'hospitalité qui émerge au travers de ces nouvelles pratiques d'aménagement urbain est d'une acuité évidente. Le dispositif matériel qui est mis en branle intéresse l'organisation et le fonctionnement de la cité. "*En tant que porte entre deux mondes,* [il] *est un élément syntaxique dans la vie sociale qui exprime l'articulation entre le connu et l'inconnu, entre le localisé et l'errant, entre l'ami et l'ennemi, selon les circonstances*" (Raffestin, 1997). L'hospitalité qui est symboliquement mise en forme dans ces agencements des espaces d'entrée en ville semble d'ailleurs avoir évolué dans sa signification et son orientation. À une connotation sociale traditionnelle de superfluité et de prestige, l'imaginaire hospitalier, mis en œuvre dans les nouvelles portes ou entrées de villes, a adjoint un sens plus moderne d'appel à l'altérité et d'urgence économique.

De son passé d'obligation et de nécessité sociales, l'hospitalité a gardé un sens de dépense sinon noble du moins bourgeoise. Elle est, au-delà des stratégies et consciences de groupe, un de ces comportements quotidiens qui enracinent et structurent l'appartenance sociale, qui visent à perpétuer un capital patrimonial composite (Pinçon et Pinçon-Charlot, 1996). Destinée à cultiver des relations avec des Autres choisis de façon utilitariste et stratégique, l'hospitalité sert donc, culturellement, d'abord à entretenir un capital social (Heal, 1990). Mais, elle reste aussi encore très largement "*cette dépense ostentatoire, rivalitaire, prodigue souvent, gratuite parfois,* [qui] *n'est pas sans lien avec le pouvoir dont elle continue à être une allée*" (Gotman, 1997). Ce qui est donc mis en marche derrière cette création spatiale des seuils urbains, c'est la signification de la puissance et du prestige de la cité d'accueil, mais aussi, plus récemment, son instrumentalisation comme rappel tant de la différenciation et de la confrontation sociale que de la ville comme espace monétisé.

Aujourd'hui, la cité est une ville ouverte, un espace ayant pour vocation l'accueil. Si la sédentarité semblait être un des acquis des temps modernes, l'époque contemporaine paraît caractérisée par un certain retour du nomadisme,

---

6 Il est d'ailleurs intéressant de noter que la logique d'aménagement en ligne des sas urbains s'inscrit parfaitement dans une conception traditionnelle de l'hôte recevant un visiteur et lui faisant visiter les lieux. Le parcours normal d'entrée en ville est conçu comme celui qu' une *bonne maîtresse de maison* ferait faire à ses invités. Il est de l'ordre d'une "dépense sociale" bourgeoise, utilitariste et prestigieuse pour l'occupant comme pour *ses* accueillis. Il permet de montrer les lieux et l'existence de tout ce qu'ils sont en droit d'attendre d'un tel endroit pour leur séjour. En outre, ce parcours fournit des repères géographiques, informatifs et culturels aux visiteurs, et, il leur dévoile les atours et attraits supposés de la ville d'accueil (voir ci-dessous l'exemple de Charleville-Mézières).

sous forme temporaire, lui même inhérent au développement des pratiques de communication. Ce nomadisme récurrent et réactivé est traditionnellement vécu comme nuisance ou au moins remettant en cause le devoir sacré et la vertu bourgeoise d'hospitalité. Pourtant, ce désagrément du mouvement lié au développement des voyages (travail, commerce, tourisme, conflits politiques...), lequel met concrètement à l'épreuve l'hospitalité, est très largement compensé par l'apport monétaire, ou sa promesse [7].

La "porte" ne doit, dès lors, plus être un barrage ou un filtre, mais, au contraire, un sésame qui appelle le migrant à demeurer voire à s'installer. À l'heure de la compétition intercommunale, et parfois même internationale, la ville doit lutter pour faire venir à elle les industries, commerces et autres voyageurs et touristes synonymes de rentrées financières. "L'entrée" est pareillement pensée pour servir d'appel, d'incitateur. Elles sont, toutes deux, porteuses d'une charge communicative, annonçant et énonçant, si possible de manière attrayante, la cité. La dépense mise en œuvre dans l'aménagement des seuils de ville participe ainsi d'un discours sur la capacité de la commune à se dilater, à s'élargir aux autres, à les accueillir, à multiplier les rapports avec eux, à circuler des uns aux autres, puisant dans leurs diversités et leurs richesses. Elle est tout autant partie prenante d'un discours sur la capacité urbaine à leur fournir les réserves de vivres, d'espaces, de temps, de loisirs, d'échanges dont ils sont demandeurs. Cette volonté signifiante, au sens de porteuse de signes, est partout présente. La ville doit se signaler aux entrants et aux sortants ; elle doit les interpeller, les héler pour manifester son unicité, ou, à défaut, au moins notifier son existence.

Anecdotiquement mais sans doute significativement, l'aboutissement de cette démarche est peut-être constitué par le choix d'installer au cœur de la perspective du "Grand Sud" Chambraysien, dans la banlieue tourangelle, un "*sémaphore*" sous la forme d'un authentique et vénérable appareil télégraphique Chappe. Ses longs bras métalliques semblent vouloir happer l'attention des passants. Et, comme le quartier et son environnement immédiat sont conçus uniquement pour les personnes motorisées, la visibilité, que la grandeur des bras ne semblait pas pouvoir garantir aux yeux des concepteurs, est accrue par l'ajout de mobilier urbain aux coloris criards d'où l'appareil décharné tente de s'extraire dans un mouvement désespéré ou enthousiaste selon les avis divergents des nombreux

7. Il suffit pour se convaincre de cette remise en cause de l'hospitalité des errants et autres nomades de voir l'accueil réservé, dans les villes occidentales, et plus généralement à notre époque, aux tziganes et autres gens du voyage, mais aussi aux Sans Domicile Fixe et parfois aux routards. Ce rejet de l'hospitalité est croissant quand elle n'est pas monétisable, le développement "d'hôtes professionnels", tels que les touristes ou les V.R.P., étant de fait accepté parce que rétribué financièrement.

promeneurs (chalands, touristes, personnes en transit) fréquentant la zone commerciale où il prend place [8].

De la porte "ouverture" à la porte "porteuse" : exemples choisis

Un rapide survol des axes majeurs choisis dans différentes communes françaises illustrera et expliquera mieux encore la nouvelle attention qui est portée à ces espaces à n'en pas douter stratégiques. Ils permettent également de mettre en lumière, d'une part, la redondance symbolique qui se fait jour dans la majorité de ces villes françaises et, d'autre part, une tendance nouvelle à raisonner en intégrant l'ensemble des "entrées" et "portes" de ville dans cette forme retrouvée de discours de la ville sur elle-même.

À Lille, l'avenue de la République, venant de Roubaix, hésite entre son caractère d'entrée ou de porte de ville, tant elle est, à la fois, élément de contact entre ville ancienne et faubourgs et avenue reliant quartiers périphériques et centre-ville. Les élus et aménageurs ont décidé de modifier en douceur cette artère urbaine née en 1909 et dont la définition était incertaine. Maintenant, deux vastes terre-pleins plantés isolent la voie centrale de celles de desserte. Aussi, l'anarchique litanie d'enseignes publicitaires ou circulatoires, de halles et hangars, de supermarchés et autres *discounters*, se trouve camouflée par les haies végétales. Ainsi, la ville escamote ce défilement désordonné, lui substitue une image "*verte*", laquelle vise à contrecarrer la vision traditionnelle d'une ville industrielle et grise du Nord. La cité des Flandres entend illustrer son attachement "*écologique*" par cette politique d'aménagement urbain. De plus, l'utilisation de ce nouveau médium, différent et complémentaire des schèmes habituels d'une communication politico-urbaine, confirme dans les faits, et dès l'arrivée dans la ville, les discours des autorités municipales. Ceci permet, en dépit d'impressions d'usagers moins affirmatives quant à la clarté du message délivré, d'inscrire dans les actes, et dans un domaine hautement sensible aux images, la confirmation métaphorique et allégorique de la coopération politique locale entre la majorité municipale et la mouvance écologiste.

La ville nouvelle de Val-de-Reuil, en région parisienne, prospère et s'appuie également sur une vague "*verte et humaine*". À la sortie de l'autoroute de Normandie, l'aménagement s'inscrit dans cette logique de porte séquencialisée.

8. Sur les caractères socio-morphologiques de ces nouveaux quartiers commerciaux périphériques, voir le travail consacré à la ville de Martigues (Eric Verdeil, 1995). Pour une approche plus sociologique et politique des logiques qui ont présidé à l'implantation puis au développement de ces espaces, voir Christophe Gibout (1998 a).

Il préserve, par des alignements d'arbres, puis par une "*banquette*" de peupliers, la continuité avec le décor alentour. Les enseignes publicitaires s'effacent derrière la trame paysagère, mais maintiennent le fil lumineux discret d'une continuité avec le quartier. L'inscription dans un paysage continu et harmonieux permet de gommer l'image de ghetto bétonné et déshumanisé associée aux villes nouvelles. Enfin, l'utilisation d'essences végétales à croissance rapide crée une arborescence significative, contribuant à donner l'illusion d'une ancienneté de la commune. Rejetant les arbrisseaux rachitiques et malingres, typiques des espaces sordides, malsains ou récents, la ville se compose artificiellement un passé à défaut d'une histoire ; en un mot, elle s'imagine une culture propre [9].

L'ambition identitaire des aménagements des portes de villes : quand "dire" croit faire...

Si nous voyons toujours ici l'utilisation médiatique qui est faite des aménagements des "entrées" de ville, le cas de Nîmes illustre plus encore une recherche monumentaliste et symbolique. La métropole gardoise, dans la lignée d'ouvrages à forte image comme le Carré d'Art, a repensé ses "entrées" d'agglomération. Confié aux architectes Jean Nouvel et Patrick Lemerdy, l'aménagement de la "*Ville active*" (quartier de grandes surfaces commerciales au sud de la commune) constitue l'exemple parfait de cette recherche de seuil. La composition architecturale et paysagère de 450 mètres de long constitue la véritable "*porte sud*" de la ville. Il s'agit d'un espace circonscrit, d'un lieu même, qui remplit la même fonction que les barbacanes, pont-levis et fortins des cités d'antan. Il doit évoquer la ville centre, signer sa présence, signifier son importance et son rôle de capitale locale, peut-être aussi régionale. D'un simple parcours et d'un moment banal, l'aménagement doit faire, plus qu'un espace, un lieu de rencontre entre des individus et une ville.

---

9. La conscience de la nature semble s'inscrire préférentiellement dans un rapport à l'arbre. Ce dernier est paré de nombreuses vertus. Producteur d'oxygène, il est un poumon urbain. Esthétiquement, il apporte des couleurs changeantes à la ville et est un indicateur de temps (saisons et météorologie). Culturellement, il est un repère, un point de ralliement, éventuellement même un lieu d'échanges et de débat à l'identique des arbres à palabres en Afrique. Historiquement, il signe son ancienneté par la grosseur de son tronc et de son branchage. Il a souvent, inscrites dans sa chair, des marques du temps et des générations qu'il a abritées. Dès lors, il ne faut guère s'étonner que son choix fût si important. Trop souvent, les bâtis bon marché recouraient à des arbres chétifs qui le demeuraient souvent longtemps. Depuis quelque temps, la tendance nouvelle consiste à planter des espèces à croissance rapide ou, en dépit d'une moindre reprise, des arbres déjà plus âgés. Il faut certainement chercher des explications à cette pratique récente dans les profonds rapports culturels et symboliques entretenus par l'homme avec son environnement naturel.

L'aspect monumentaliste et symbolique est assuré par un tapis vert (450 mètres de long, 15 à 50 mètres de large) sillonné d'un étroit chemin creux de béton blanc sur lequel s'incrustent, métalliques et étincelants, de gigantesques lampadaires dont les sommets forment d'immenses vasques d'où, par imagination et rapprochement d'idées, on s'attend à voir sortir le feu. Les enseignes commerciales, reléguées de part et d'autre, ne sont plus des handicaps ou, pire, des scories urbaines ; elles suggèrent une ligne lumineuse dans le paysage. Nîmes, dans cet espace naguère sans panache ni âme, a fait bâtir un lieu, sinon de vie, du moins de représentation urbaine. Il y a, ici et maintenant, projection dans un lieu stratégique et quotidien d'une vision de la cité. Le tapis de verdure souligne la préoccupation de qualité de vie, la douceur du climat et le bien vivre à l'extérieur des villes du sud. Les monumentaux lampadaires concilient la référence au passé (forme de flambeaux inversés), et celle au futur et à la modernité (utilisation de matériaux comme le béton mais surtout le métal, pieds en forme d'halogène...). Par leur importance et leur visibilité, ils illustrent la grandeur et le prestige de la commune. Le tout tente de dégager une évidente harmonie, dont les élus veulent faire l'image de marque d'une heureuse ville moyenne du sud français.

Certains objecteront la petitesse de dispositif retenu au regard de l'axe pris dans son ensemble. Ces 450 mètres aménagés sont effectivement inclus dans un parcours d'entrée en ville long de près de quatre kilomètres. Si l'attention s'est bien portée sur 10-11% du trajet au détriment des 89-90% restants, c'est bien que là est la logique de l'aménagement retenu. Nous y retrouvons bien toute l'ambiguïté de ces aménagements des entrées de ville. La distinction entre le dire et le faire ne semble plus opérationnelle dans l'esprit des initiateurs de ces dispositifs urbains et périurbains. Un discours est "plaqué" sur les documents présentant les transformations urbanistiques envisagées, il est reproduit dans leurs discours par les édiles et les aménageurs sans que ces derniers ne s'interrogent toujours véritablement sur la réalité du résultat, son originalité ou sa "personnalité" comparativement aux espaces similaires ici ou ailleurs.

De fait, la succession de grandes surfaces, de garages ou d'entrepôts est ordinaire aux abords des agglomérations. Elle est concomitamment une caractéristique urbaine (présente dans toutes les villes) et une non caractéristique identitaire (ne spécifiant pas une localité par comparaison à une autre de ses semblables). Pratiquement, dans notre exemple, ce défilé urbain n'est pas spécifiquement nîmois. Au mieux, il suggère la capacité d'expansion économique de la cité, sa propension et sa vocation à s'agrandir, à s'accroître-toujours plus en attirant industries, services et population. Par contre, l'assemblage paysager et architectural vise à spécifier l'agglomération et plus encore sa ville principale. Il est pensé comme un élément permettant l'identifi-

cation nîmoise au long d'un parcours urbain qui, autrement, serait méconnaissable et indifférencié. Ce dispositif ornemental est une mise en scène de la ville. Il est, à l'identique de la barbacane avec ses armoiries, un décorum qui ambitionne de faciliter une reconnaissance identitaire pour les personnes de passage comme pour les Nîmois. Mieux, il est un construit qui doit créer là le substitut contemporain de la porte de jadis.

Une possible nouvelle logique urbanistique plus globalisante

Depuis quelque temps, certaines communes ont adopté une logique d'aménagement de leurs seuils, "portes" et "entrées", encore plus globalisante. S'il n'est plus le seul aujourd'hui, le cas de Charleville-Mézières paraît intéressant par son ancienneté et sa systématisation. Depuis plus de dix ans, les élus carolomacériens ont souhaité identifier ces multiples espaces urbains ou périurbains dans une perspective plus intégrante de communication publique (Gibout, 1993). Les efforts se sont centrés sur quatre sites majeurs de la capitale ardennaise (une entrée d'agglomération, deux portes et une entrée de ville) dont les édiles locaux et leurs conseillers en urbanisme ont essayé, dans une démarche réfléchie et volontariste d'aménagement public, de faire quatre lieux de mise en scène d'une spécificité urbaine.

Il importait, en effet, de séduire les populations venant du sud et de Paris, lesquelles étaient les plus naturellement réticentes à "monter" dans les Ardennes. Les routes de Nancy et de la Capitale entrant conjointement dans le chef-lieu du département ont été retenues. Cette entrée d'agglomération a été spécialement traitée dans cette optique informative. Aussitôt franchi le nœud routier des deux autoroutes et du périphérique, le visiteur est confronté à la vue du technopôle, de ses immenses pelouses et de son bâtiment symbole, le large miroir incliné d'un établissement d'enseignement supérieur spécialisé dans les nouvelles technologies. En arrière-plan, sur un immeuble, il distingue nettement un immense portrait, noir, bleu et or d'Arthur Rimbaud, l'enfant du pays. Poursuivant son chemin, à la lisière d'un bois, il découvre deux panneaux présentant les prochaines activités et animations culturelles, sociales et sportives. De manière simple, et en un temps bref, la séquence agit comme un seuil porteur d'une représentation urbaine. Elle envoie au migrant une image limpide dans sa signification. Les responsables publics veulent, par la réalisation de cet aménagement urbain, matérialiser tout à la fois le positionnement stratégique de la ville, ses bonnes liaisons terrestres (le nœud routier), sa modernité (technopôle embryonnaire), son passé évocateur (Rimbaud), sa qualité de vie (ville "*verte*", respectueuse de l'environnement) et sa richesse culturelle et associative (panonceaux informatifs municipaux). Ils espèrent ainsi happer et séduire le visiteur afin qu'il séjourne dans la cité ardennaise.

Cependant, l'originalité de cette démarche d'aménagement des "entrées" de l'agglomération et surtout de la commune réside dans le traitement identique accordé aux "portes intérieures" de la ville. L'idée fut de considérer que l'entrée en ville ne se faisait pas nécessairement par les frontières physiques de la ville. Le développement sans précédents des transports publics et privés a positivement créé au milieu des villes, des lieux où les voyageurs peuvent "débarquer" sans avoir eu préalablement conscience de franchir une frontière entre, d'une part, une ville ou une agglomération, et, d'autre part, ses communes limitrophes ou sa campagne environnante[10]. En clair, si la prise de conscience de la réalité urbaine pouvait se faire dès avant d'entrer effectivement au sein d'une ville, la prise de conscience d'une spécificité urbaine implique de fouler l'espace de la cité. Cette prise de conscience du passage de *la* ville à *une* ville n'était potentiellement effective qu'une fois le pied sur le sol urbain. Conséquemment, afin de faciliter le travail d'identification de la ville par les *entrants*, il importait de rendre spécifiques ces lieux publics. Il fallait leur donner une identité à même de les distinguer de leurs semblables dans d'autres villes. Trois "portes" intérieures ont été recensées à Charleville-Mézières : la halte fluviale sur la Meuse, la gare SNCF, et la gare routière. Destinée au tourisme et au commerce sur rivière, la première décline dans un continuum visuel son bâtiment neuf, sa proximité avec le musée dédié à Rimbaud lequel est situé dans un vieux moulin hydraulique officiellement classé "monument historique" et enfin son voisinage d'une plaine de jeux et loisirs et d'une base nautique. Au sortir de la gare ferroviaire, le voyageur, redevenu piéton, découvre l'image fixe d'un square avec kiosque à musique et statue de l'auteur de "*Voyelles*". Sa vitesse s'accélérant ensuite (il est effectivement généralement motorisé), son chemin l'amène, presque nécessairement, à contourner ce square et passer sous un monumental portique métallique rouge et gris. Il est supposé représenter ici l'esprit de la "*modernité*" et matérialiser la fin symbolique du sas d'entrée. La gare routière a été traitée dans le même esprit. Au milieu d'un parterre de verdure, un bâtiment récent, "*s'inspirant des canons actuels de l'américanisme architectural incarné par Wilmotte ou Foster*" (une responsable politico-administrative municipale), mêle des lignes épurées et des courbes, des rondeurs et des traits, de l'acier et du verre, afin de suggérer la pureté et la simplicité d'un "*Bateau ivre*" rimbaldien. Nous retrouvons dans ces trois aménage-

10. Présentement, il n'y a guère d'agglomération et l'entrée dans Charleville-Mézières se fait assez brusquement avec un passage rapide entre ville et campagne, espace rural et espace urbanisé. Pourtant, dans le cas des agglomérations multicommunales, telle celle de Lille-Roubaix-Tourcoing, plusieurs villes sont traversées avant de pénétrer dans la ville-mère. Dès lors, le propos des urbanistes, aménageurs et élus consiste souvent à différencier une ville-centre de sa périphérie, à la faire exister indépendemment des communes banlieusardes. Le cas d'une volontaire cohésion identitaire d'agglomération est encore rare, ainsi qu'en témoigne, ci-après, l'exemple tourangeau.

ments urbains les mêmes discours que pour l'espace périurbain. La capitale ardennaise redécouvre ainsi ses "portes" traditionnelles, au contact ville ancienne-faubourg. Elle explore simultanément la possibilité de nouvelles "portes intérieures" tant prises dans le tissu urbain ancien que récemment bâties et disposées dans la ville comme lieux essentiels de l'accueil et de l'identification urbaine. Et, à toutes, elle fait véhiculer les mêmes signes distinctifs et méritoires dans une optique de communication urbaine : modernité et projection dans l'avenir, positionnement stratégique en termes d'irrigation et de prospection de territoires économiques, qualité de vie, respect de l'environnement, inscription dans une histoire fastueuse et un passé fécond, richesse culturelle.

De manière analogue, nous signalerons la logique, plus récente mais aussi cohérente, qui a présidé à l'aménagement des "entrées" et "portes" de l'agglomération tourangelle. Quatre espaces ont particulièrement retenu notre attention. Le premier est une "entrée" d'agglomération (la zone commerçante "Grand Sud" dans la commune de Chambray). Le suivant est une "entrée" de ville (l'aménagement de la Route Nationale 10 au nord de la commune de Tours). Enfin, il y a deux "portes" de ville, chacune avec une spécificité forte ; l'une s'affiche dans un important décor patrimonial du XIX^{ème} siècle (les gares ferroviaire et routière de Tours) ; l'autre "porte intérieure" s'inscrit sur le territoire élitairement négligé d'une banlieue ouvrière reconstruite dans l'après-guerre (gare ferroviaire de Saint-Pierre des Corps). Cette logique identique et identitaire fut d'autant plus surprenante à constater par le chercheur qu'elle ne fut pas volontairement ou du moins consciemment mise en œuvre par les responsables publics et les aménageurs locaux. Au moment où furent lancées ces différentes opérations, la coopération, institutionnelle ou informelle, permanente ou temporaire, entre les différentes collectivités locales de l'agglomération était, effectivement, à peu près absente. Les édiles locaux du moment, à savoir le début des années 1990, s'étaient enfermés dans une pratique partisane radicale excluant toute collaboration. Pourtant, sans qu'une vraie consultation réciproque se mette en place, il s'est progressivement dessiné une cohésion esthétique dans les formes retenues pour signifier "l'entrée en Tours" (que ce nom soit compris comme celui de la ville centre ou de l'agglomération tout entière). Mais sans doute aussi faut-il voir ici, au-delà des interventions harmonisantes d'acteurs impliqués dans plusieurs projets[11], tant un

11. Soulignons à cet effet l'influence des sociétés de transport impliquées (S.N.C.F. pour le train et le bus interurbain, "*Fil Bleu*" et "*Fil Vert*" pour le transport routier intra et inter-urbain), mais aussi, bien évidemment, le rôle joué par des organismes publics ou associatifs locaux tels que la Direction Départementale de l'Equipement, la Caisse des Monuments Historiques (particulièrement pour les gares de Tours) ou l'association "*Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours*". L'ensemble de ces intervenants, à un titre ou à un autre, a pris des décisions presque simultanées. Conséquence d'une vraie volonté d'harmonisation, effet de mode, du hasard ou de nécessité, toujours est-il que des lignes communes se sont faites jour.

évident consensus qu'une lacunaire recherche d'originalité et d'authenticité quant au sens assigné à ces aménagements publics et aux formes que devaient revêtir ces "portes" et "entrées". Les propositions retenues ont choisi d'orienter la transformation de ces quatre espaces-seuils en privilégiant trois axes forts.

Le premier résidait dans la monumentalité des dispositifs retenus et construits. Le choix fut fait de privilégier des agencements imposants, soit par leur largeur (parvis des gares tourangelles), soit par leur hauteur (cube évidé de la gare de Saint-Pierre des Corps). Il s'agissait là de montrer l'importance de la ville et de l'agglomération dans lesquelles le voyageur entrait. Ce dernier devait être positivement impressionné par la richesse et la qualité du lieu d'accueil sans être pour autant écrasé par un ostentatoire hors de mise dans une période d'austérité économique. La monumentalité s'est donc accompagnée d'une sobriété de décor, propre, selon ses architectes et concepteurs, à libérer l'esprit des individus et à éviter un sentiment d'oppression inhérent à la surabondance[12].

Le deuxième axe consistait dans l'intégration de ces aménagements dans des dispositifs plus amples de "régénération urbaine"[13]. Loin d'être simplement un masque plaqué sur une réalité urbaine trop dérangeante, la politique nouvelle de symbolique portière s'intégrait dans un plan plus ambitieux de réhabilitation de quartier, avec aménagements publics des rues adjacentes, rénovation de l'habitat public ou social présent, installation de nouveaux services publics, enfin politiques incitatives à l'initiative locale. Cette démarche entreprenante rappelait incidemment la prise en compte nouvelle d'une logique de "sas" pour signifier la ville accueillante. En effet, elle s'inscrivait, morphologiquement, à la fois dans la longueur et dans la profondeur par rapport à l'axe de pénétration dans l'agglomération, comme pour mieux anticiper un discours récusant des opérations lancées trop exclusivement pour leur caractère artificiel et leur efficacité "cosmétique". Ailleurs, encore trop d'opérations privilégiant la surface des choses et l'apparence de la ville pour l'entrant, les élus tourangeaux (de Tours mais aussi de Touraine pour les communes banlieusardes...) ont choisi un ample aménagement de l'ensemble des quartiers concernés. Rejetant l'idée d'un masque plaqué sur une réalité pas toujours heureuse, ils ont fait le pari d'une

---

12. Sur l'essence et les sens politiques de l'architecture publique contemporaine, sur la confrontation des deux rapports à l'espace public qui sont sous-jacents dans les constructions actuelles, voir Michael Rustin (1989), François Chaslin (1991), Frédéric Loyer (1997) ou Christophe Gibout (1998 b).

13. Il s'agit là bien évidemment d'une acclimatation du vocable anglosaxon. Les politiques de revitalisation urbaine ont connu outre-Manche et outre-Atlantique un succès important au cours des deux dernières décennies du siècle. Il n'en fut guère de même en France, du moins rarement avec une même volonté de concilier à la fois une approche intégrale des problèmes et un travail au plus local avec une très forte initiative privée. Voir Patrick Le Gales (1993) et Michael Middleton (1991).

vaste réhabilitation de fond, elle-même incluse dans un projet urbain, politique et social, plus considérable.

Le troisième axe s'associait à une volonté d'afficher l'inscription de la ville dans un monde moderne. Les choix de matériaux et de *designs* devaient porter l'agglomération dans le XXI[ème] siècle et l'ériger au rang des cités d'avenir. Cette croyance dans un volontarisme symbolique "autoréalisateur" s'est exprimée par l'accent privilégié accordé au mélange de béton aux lignes épurées, de verre et de transparence pour libérer l'esprit, de métal pour la brillance et le scintillement urbain, d'espaces verts pour l'inflexion écologique et le souci de qualité de vie, enfin de lumières vivement colorées, et changeantes, suggérant l'animation nocturne et la cité riche de ses différences et publicisant son caractère de "*ville haute en couleurs*" (devise promotionnelle de la commune de Tours). Le champ de colonnes lumineuses du rond-point de l'Hippodrome (entrée sud de l'agglomération) répond ainsi à la réverbérance polychromique du Palais des Congrès "*Vinci*" face aux gares de la ville centre. Le tout renvoie également au logo coloré de Tours, stylisant une tour moyenâgeuse aux reflets métalliques dont s'échappe un arc-en-ciel, le tout souligné du slogan précité. Ainsi, malgré l'absence de concertation et en dépit des antagonismes politiques ou personnels entre élus locaux, la définition de la symbolique urbaine tourangelle s'est trouvée mise en cohérence dans ses "entrées" et "portes" majeures.

Au total, par-delà les communes et les territoires, l'ensemble de ces lieux d'entrée dans une cité se voit ainsi dévolu un rôle de porteur de l'image d'une spécificité urbaine ou d'agglomération. Il témoigne d'une prise en compte récente de l'importance stratégique de ces sas citadins. D'une part, ces derniers constituent, tout à la fois, la première vision, et la première impression, que les autochtones et les visiteurs ont des communes, ainsi que les dernières qu'ils emporteront. D'autre part, ces sas conditionnent, ou du moins influencent grandement, les comportements et les attitudes des citoyens et des migrants dans et vis-à-vis de la ville hôtesse.

La porte comme crise identitaire

Néanmoins ce constat sur l'importance potentielle des "seuils" urbains comme porteurs de sens ne doit pas en masquer un autre plus préoccupant quant à l'identité urbaine véhiculée par ces espaces portiers. Le manque d'originalité est effectivement flagrant dans ces aménagements urbains ou périurbains. Des traitements de Lille ou Nîmes à ceux de Charleville-Mézières ou de Tours, partout resurgissent les mêmes thématiques, les mêmes idées. Entrant dans une

logique de communication urbaine, les "entrées" et "portes" de ville ou d'agglomération, même traitées dans une optique identificatrice et singularisante, finissent par se ressembler et par perdre leurs spécificités et particularismes. Mais ce sont les élus locaux, les aménageurs et autres communicateurs qu'il faut incriminer ici. Les publicités communales, quels que soient leurs supports, tournant toutes autour de thèmes similaires, une dérive identique était à prévoir pour les aménagements des sas urbains. Cependant, il reste encore, au niveau de leurs "seuils", beaucoup de communes à aménager afin de mieux les identifier. Gageons (ou rêvons) que, rompant avec le conformisme de certaines réalisations déjà effectives, cela sera fait avec plus d'originalité et d'authenticité.

En effet, au-delà du plaisir esthétique éventuel qu'il y a dans la découverte de lieux différents, cette exigence de diversité met en jeu des problèmes plus fondamentaux d'identité et de culture. Il est en effet inconcevable, ainsi que le confirment nos pré-enquêtes auprès de leurs familiers ordinaires, que des entrées de ville se ressemblent toutes et fassent si peu preuve d'esprit d'invention, d'imagination et de créativité pour se singulariser. Il est tout autant préjudiciable que les efforts d'identification (et les frais importants qu'ils occasionnent) passent trop souvent par pertes et profits, au bénéfice d'un discours commun sur un récurrent sentiment d'anonymat urbain. L'absence de différentiation possible ne peut qu'entraîner une perte de repères chez les différents usagers de la ville, c'est-à-dire chez tout le monde. Si entrer dans une ville *Autre* ou *Ailleurs*, c'est entrer dans sa ville, il y a, ou il peut y avoir, problème ou du moins questionnement. De la sorte, ce qui est constitutif d'un sentiment d'appartenance communautaire va se trouver dissous. En perdant ces indices référentiels qui sont constitutifs de l'identité, c'est non seulement l'identité de la ville elle-même qui va être mise à mal, mais plus encore, c'est l'identité de chaque citadin, de chaque citoyen, et par-delà d'un groupe social ou même de la société locale qui va se trouver rognée d'un pan essentiel de sa constitution.

"*Notre héritage urbain est très fragile et ne doit pas être emballé et vendu comme des céréales pour petit-déjeuner. Il peut être érodé par l'arrogance qu'il rencontre ou par un maniement intempestif. Des différences doivent être faites entre les besoins de la communauté et ceux des touristes* [et des voyageurs]... *Quand les seconds commencent à avoir la préférence, nous entrons dans un monde à fabriquer des rêves de Disneyland. Les générations futures auront des besoins différents des nôtres, et nous devons être prudents pour éviter de faire des altérations drastiques et irréversibles à notre environnement*" (Middleton,1989).

Qui plus est, à trop vouloir singer leurs congénères dans l'aménagement des portes et entrées urbaines, les responsables locaux semblent oublier que "*Plus on est culturellement spécifique, plus on est universel*" (Malle, 1994). Au nom d'une

prétendue exigence d'intégration dans le monde moderne, ils rognent le caractère potentiellement unique de la cité dont ils président aux destinées. Au nom de cette exigence, loin de favoriser l'entrée de leur cité dans le concert des villes importantes et remarquables à l'échelle continentale ou planétaire, ils privent leur ville de ce qui la ferait exister dans le monde, de ce qui pourrait lui apporter, au sens premier du terme, une reconnaissance aux yeux des citoyens du monde.

Enfin, en se situant sur un autre plan, l'aménagement urbain des entrées de ville pourrait alors s'apparenter à un rapport à l'altérité. Nous suggérons alors un parallèle ville/individu, un parallèle entre l'entrée individuelle dans un logement et l'entrée en ville (Rosselin, 1994). Si nous nous référons aux principales théories du développement des individus et de la construction de leurs univers de connaissance, de Piaget à Wallon en passant par Léontiev, nous ne pouvons que constater qu'elles sont constructivistes et interactionnistes. L'individu construit sa connaissance lui même, mais il ne peut le faire que dans sa relation aux autres. En supprimant cette potentialité de conscience de l'Autre par le biais des projets urbanistiques, les responsables politiques et les aménageurs privent les citoyens d'outils utiles à la création de leur identité locale. Dans le même temps, ils oublient que cette harmonisation indifférenciatrice des entrées et portes urbaines est préjudiciable à la diversité culturelle. Claude Levi-Strauss, dans les années 1980, évoquait déjà cette "*humanité qui s'installe dans la monoculture, et s'apprête à produire la civilisation en masse comme la betterave. Son ordinaire ne comportera plus que ce plat*" (Mattelart, 1996). Ce sentiment a progressivement empreint les réflexions sur l'avenir culturel de la planète. Qu'elles soient en architecture, en urbanisme ou en aménagement, les réalisations récentes constatées aux portes des villes françaises contemporaines donnent parfois l'impression de participer de ce puissant mouvement d'uniformisation, de marche forcée vers une culture de masse universellement identique et surtout destructrice des patrimoines et des identités locales.

En élargissant un peu le propos, à l'heure où prolifèrent les petits musées locaux, où resurgissent les langues régionales, où la France, à l'instar du monde occidental développé, semble gagnée par une frénésie de découvertes ou de redécouvertes des particularismes et cultures locales, il peut paraître surprenant de constater qu'*une ville* occidentale européenne -quelle qu'elle soit, et donc aussi *notre ville* - n'a jamais été autant, morphologiquement, culturellement, esthétiquement, *La Ville*. Alors qu'une urbanisation croissante de la planète paraît inéluctable, que toujours plus d'individus et de groupes sociaux vivent en ville, il est sans doute urgent de penser plus avant aux conséquences culturelles et sociales que pourrait avoir cette mutation globale vers un modèle urbain omniprésent et omnipotent. Quelle est la ville que l'on nous prépare ? Quelle

ville se dessine jour après jour sous nos yeux ? Quand nous en franchissons les portes, quelle vision du monde annonce la ville de demain que nous construisons dès à présent ?

De fait, si Edgar Morin a pu écrire en 1962 que "*Jamais, sans doute, le chez soi n'a été à ce point un ailleurs*", on pourrait, maintenant et de toute évidence, compléter sa proposition en la retournant : aujourd'hui, jamais, sans doute, l'ailleurs n'a été à ce point un chez soi. Et, nul ne sait, avec certitude, s'il faut s'en réjouir ou se lamenter, ni ce qu'il faut en penser, ni ce que cela pourrait, culturellement, socialement, identitairement, nous en coûter...

Références bibliographiques

BENVENISTE E. (1969), *Le vocabulaire des institutions indo-européennes*, Paris, Minuit, Vol.1.

CHASLIN F. (1992), L'architecture et les pouvoirs locaux, *Universalia 1991*, Paris, Encyclopaedia Universalis.

GIBOUT C. (1993), *De la communication des villes en crise : l'exemple de Charleville-Mézières,* Mémoire de D.E.A. Sciences de la Ville, Université de Tours.

GIBOUT C. (1998 a), Les entrées de ville : une affaire de commerce ou d'hospitalité, *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°78.

GIBOUT C. (1998 b), Néo et Post modernisme : la mode architecturale comme discours public réaménagé, *Quaderni*, n°35.

GOTMAN A.(1997), La question de l'hospitalité aujourd'hui, *Communications*, n°65.

HEAL F. (1990), *Hospitality in Early Modern England*, Oxford, Charendon Press.

LARDELLIER P. (1999 a), Monuments éphémères : les entrées royales, *Les cahiers de médiologie*, n°7.

LARDELLIER P. (1999 b), *Les entrées royales et leur récit - Rites et rhétorique politiques dans la France de l'Ancien Régime*, Nice, Honoré Champion.

LE GALES P. (1993), *Politiques urbaines et développement local*, Paris, L'harmattan.

LOYER F. (1997), Formes urbaines et dynamiques sociales, *Genèses (sciences sociales et histoire)*, n°27.

MALLE L. (1994), Interview parue en septembre dans la revue cinématographique *Positif.*

MATTELART A. (1997), Vers la mondialisation de la culture ? , *Universalia 1996*, Paris, Encyclopaedia Universalis.

MIDDLETON M. (ed.) (1989), *Arts and the changing city*, Londres, British American Arts Association.

MIDDLETON M. (1991), *Cities in transition : the regeneration of Britain inner cities*, Londres, Michael Joseph Ltd.

MORIN E. (1962, rééd. 1986), *L'esprit du temps*, Paris, Grasset, rééd. Livre de Poche.

PINÇON M. ET PINÇON-CHARLOT M. (1996), *Grandes fortunes, dynasties familiales et formes de richesse en France,* Paris, Payot.

RAFFESTIN C. (1997), Réinventer l'hospitalité, *Communications*, n°65.

ROSSELIN C. (1994), Entrée, entrer. Approche anthropologique d'un espace du logement, *Espaces et Sociétés*, n°78.

RUSTIN M. (1989), Postmodernism and antimodernism in contemporary British architecture, *Assemblage*, n°8, Londres.

Techniques, territoires et sociétés, n°35 (octobre 1998) , De la ville à la mégalopole : essor ou déclin des villes au XXIe siècle ? , Paris, Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement.

VERDEIL E. (1995), Les entrées de ville de Martigues, *Mappemonde,* n°3/1995.

Villes du XXIe siècle. Entre villes et métropoles : rupture ou continuité ? Actes du Colloque International de La Rochelle (octobre 1998), Paris, Fors-Recherche Sociale, Ministère de l'Equipement, des Transports et des Logements.

VIRILIO P. (1977, rééd. 1991), *Vitesse et Politique*, Paris, Editions Galilée.

Christophe GIBOUT, Enseignant en sciences humaines - sociologie à l'Université de Poitiers,

Chercheur associé au LARESCO-ICoTEM (Laboratoire de Recherches en Sociologie de la Connaissance, E.A.D. "Identités, Connaissance, Territoires, Environnement, Mutations", Maison des Sciences de l'Homme et de la Société de Poitiers, Département de sociologie - UFR Sciences Humaines et Arts - Université de Poitiers) et au "Groupe de Recherche sur les Centralités" (Maison des Sciences de la Ville, CNRS - Université de Tours)

Adresse : Université de Poitiers, Faculté des Sciences du Sport, 4 allée Jean Monnet 86000 Poitiers