

Pour une « histoire générale et comparée » des villes européennes

Jean-Luc Pinol, 9 novembre 2006

La vie sociale contemporaine est aujourd'hui principalement liée aux possibilités et aux expériences offertes par la ville. Penser les modalités à travers lesquelles la vie urbaine oriente le devenir de la cité et des citoyens, c'est en réalité penser les conditions permettant d'expérimenter l'avenir de tous.

À travers ce cycle de conférences-débats, le Conseil de développement du Grand Lyon, l'ENS LSH et Économie & Humanisme vous invitent à réfléchir sur la condition urbaine contemporaine, entre héritage et avenir.

Ce parcours s'ordonne en trois étapes :

- ✓ hériter de la ville, qui est toujours déjà là, avant les habitants qui se l'approprient ;
- ✓ ordonner la ville, qui ne cesse d'être façonnée par ceux qui la font ;
- ✓ se représenter la ville, dont les images et les symboles se croisent sans limites.

Nous avons souhaité vous offrir, à la suite de chaque conférence, une synthèse sous forme de vade-mecum où vous retrouverez la teneur de l'exposé de nos différents invités, afin de tisser avec vous un lien tout au long du cycle.

Lisez vite ce petit - **trait d'union** -

La conférence

L'histoire générale et comparée des villes européennes vise à nouer l'approche de l'architecte et celle du démographe, en explorant la relation entre générations de citadins et générations d'immeubles. Dans cette perspective, la ville apparaît comme une somme d'expériences historiques. Dès lors, les villes européennes ne correspondent pas à un modèle unique. Alors qu'on pense généralement que la ville européenne est très dense avec des immeubles élevés en son centre et que la densité diminue en s'éloignant du centre (Londres, vers 1840), des villes ont des densités comparables au centre et en périphérie (Saint-Pétersbourg,

vers 1890), alors que d'autres sont très peu denses y compris en leur centre (Shkodër en Albanie, XX^e s.).

Le concept d'histoire urbaine générale et comparée, repris dans les années 1960 par des Britanniques, est né vers 1930, dans une chronique (« Histoire urbaine ») des *Annales*. Georges Espinas le développe au fil de ses articles. Il soutient que l'histoire des villes doit dépasser la juxtaposition des histoires locales. Sans idée générale, en effet, on ne peut pas comprendre le fonctionnement d'une ville. Quant aux histoires locales, elles ne prennent sens qu'insérées dans des synthèses générales. « L'histoire urbaine générale, pour l'érudite local, n'existe pas. Il ne connaît que sa ville. Il ignore toutes les autres. Les murs de sa cité lui ferment l'horizon. » Certes, toutes les histoires de villes ne se ressemblent pas, mais les processus les plus importants peuvent souvent être comparés.

À partir de quelles sources élaborer cette histoire générale et comparée ? Il en existe à l'échelle européenne qui permettent d'établir des comparaisons inter-urbaines. Au XIX^e siècle, les experts (en voyageant, ou dans des congrès) comparent les fonctionnements urbains : réseaux, hygiène... Ce qui va aboutir, par exemple, à la veille de la Première guerre mondiale, à la création de l'Union internationale des villes, qui travaillera avec la SDN, en particulier avec son Bureau d'hygiène. En 1928, celui-ci cartographie la mortalité due à la typhoïde. Les cartes font apparaître un certain nombre de régularités dans la répartition spatiale de la mortalité générale. On voit très bien, par exemple, que l'Allemagne et l'Europe du Nord sont dans la zone la plus privilégiée et que, au-delà d'une zone intermédiaire, l'Europe du Sud et de l'Est ont une mortalité générale beaucoup plus importante. Une carte de la typhoïde – le « *juge de paix* » de la qualité des réseaux techniques – est assez ressemblante à celle de la mortalité générale, mais avec une grosse différence pour les villes britanniques, où la typhoïde est beaucoup moins répandue ; c'est là, en effet, que sont nés les réseaux d'adduction d'eau dans les années 1840.

Tournés en 1896 et 1897, les photogrammes et les films des Frères Lumière, sont une mine pour l'historien. Ils font apparaître notamment l'importance des lieux de passage, des carrefours, des ponts... Les villes ont des milliers de chevaux, mais aussi des voitures à bras. À Londres, à Berlin, à Bruxelles, à Paris ou à Marseille, les transports et, déjà, la publicité sont au premier plan. À cette époque, les modes de transport coexistent dans les villes, comme le montre cette vue prise à Nice où l'on voit la voiture à bras, la voiture à moteur, le tramway électrique, la calèche, le vélo, et les piétons.

L'histoire urbaine comparée s'intéresse aussi aux évolutions internes des villes dans la diversité de leur espace urbain. Une carte des petits logements inconfortables à Lyon, en 1975, (il y en a encore 70.000) montre qu'ils représentent plus du tiers des logements à la Croix Rousse, derrière les Voûtes de Perrache, ou dans le quartier qui deviendra la Part-Dieu. Ces petits logements ont été construits avant 1948 et, pour la plupart, avant 1914. Il est clair qu'on ne comprend rien à la ville si on oublie la profondeur chronologique.

Pour Paris, il est particulièrement significatif de comparer les cartes de la domesticité en 1891, du personnel de service en 1954, et des femmes de ménage aujourd'hui. En 1891, il y a environ 130.000 domestiques, hommes et femmes. En 1990, les femmes de ménage au service des particuliers ne sont plus que 10 000. Mais des constantes spatiales demeurent.

La carte du confort des logements à Paris, en 1954, au niveau des quelque 5000 îlots INSEE (48 % ont un WC, 49 % à Lyon ; 20 % ont une salle de bains, 19 % à Lyon) fait apparaître une relation nette entre les conditions de logement et les îlots insalubres définis à la fin du XIX^e s. La carte des lieux de culte musulmans en 2006 montre, malgré des changements très importants, des continuités avec la présence des musulmans d'Algérie dans les îlots observés en 1954.

Développer une histoire urbaine générale et comparée est toujours d'actualité. On ne peut faire l'économie, ni du long terme, ni de la comparaison. Les villes ont une histoire longue. Elles bougent, elles ne restent pas

identiques, mais on ne comprend rien sans la durée. La comparaison des villes et de leurs quartiers dans l'espace et dans le temps est éclairante. Elle fait progresser les connaissances et donne des outils d'appréciation au citoyen.

L'équipe organisatrice des conférences
Lyon, le 7 décembre 2006

ÉCHO DES DÉBATS

Comment définir la ville ?

Au XIX^{ème} siècle, les Français ont une définition essentiellement statistique, les Allemands, juridique et historique ; quant aux Britanniques, ils ont une approche très pragmatique.

À la différence de beaucoup d'autres, les historiens de la ville privilégient une approche globale et synthétique. On peut définir l'urbain d'abord comme un lieu d'échanges de tous types.

Une mégapole est une ville souvent polycentrée. Dans un système de ville compacte, on a un centre et un développement périphérique. Mais, de fait, sont apparues des conurbations à plusieurs centres, comme en Belgique ou dans la Ruhr, qui est devenue une sorte d'immense mégalopole, avec des spécialisations fonctionnelles selon les réseaux.

Faut-il privilégier la densification des villes ?

La consommation de l'espace est une réelle question. La question s'est déjà posée à Paris dans l'entre-deux guerres.

Les experts sont généralement favorables à la densification, ce qui paraît plus rationnel, mais l'historien de la société constate que les aspirations des habitants sont autres. Cette contradiction est déjà perceptible dans les années 1930.

Les systèmes de propriété ont une forte influence sur les villes. On observe une grande différence entre pays latins et d'Europe du Nord, où, en Suède par exemple, une partie du sol a été très tôt contrôlée par les municipalités. En Allemagne, les Villes ont acheté du terrain libre ; ce qui, 20 ou 30 ans plus tard, leur a donné la possibilité d'intervenir de façon efficace.