
Chronique du livre

André Joyal

Université du Québec à Trois-Rivières

Alvergne Christel et Pierre Musso,
L'aménagement du territoire en images, Paris,
La Documentation française, 2009, 235 p.

Comme on le pense bien, étant donné les auteurs et la maison d'édition, le territoire aménagé dont il est question ici se rapporte à notre mère patrie : la France de l'Ancien régime et celle des cinq républiques. Mais comme les Québécois (dits de souche) sont nombreux à s'intéresser aux pays de leurs ancêtres dont ils connaissent parfois l'histoire et la géographie aussi bien que celle de leur propre pays, ce splendide ouvrage devrait en intéresser plusieurs comme je l'ai été dès sa prise en main.

En page de garde d'un ouvrage, aussi abondamment que merveilleusement illustré comme le veut son titre, il est indiqué qu'au-delà de l'imagerie on y trouve un véritable imaginaire de l'aménagement du territoire. Un imaginaire qui nous conduit, tout en couleurs, d'un certain connétable Philippe d'Artois (1269-1298) sur son cheval au viaduc de Millau et au stade de France. En fait, c'est essentiellement à cinq siècles d'histoire de la douce France vus à travers l'aménagement de son espace que nous convient les auteurs. Déjà responsables d'un ouvrage intitulé *Les grands textes de l'aménagement du territoire et de la décentralisation*¹, Christel Alvergne, conseillère au Fonds d'équipement des Nations Unies et Pierre Musso, professeur à l'Université de Rennes II, ambitionnent ici d'apporter un regard complémentaire aux textes et aux discours. Pour ce faire, ils soulèvent trois questions pour chercher à comprendre et rendre compte de la construction des politiques publiques : 1) Comment les images véhiculent à la fois une légitimité scientifique et de sentiments collectifs? 2) Comment les images révèlent les formes de régulation publique des politiques territoriales? 3) La preuve par l'image : comment elles justifient les politiques

(ou l'inverse)? Les auteurs ont donc l'intention de mettre en évidence l'évolution des diverses formes d'interaction entre dynamiques territoriales, images, discours et prises de décisions qui se sont succédés au travers ces cinq siècles qui font de la France ce qu'elle est à l'aube du XXI^e siècle.

Comme ils le signalent : si les images ont initialement précédé l'action, elles l'ont ensuite illustrée, avant de l'accompagner et de la servir. Ce processus est présenté en trois parties. Une première : *La représentation monarchique du territoire et de son aménagement* nous conduit du XVI^e siècle à la Restauration. Par une allusion aux fondateurs des politiques d'aménagement du territoire, il est question des œuvres de Sully, Colbert et autre Vauban (sans lui dire m...! comme le veut une chanson populaire). Avec le premier, on se rapporte aux canaux et aux routes, alors qu'avec Colbert on passe aux cartes : pour l'ecclésiastique, pour le gouvernement militaire, pour la justice et enfin pour les finances. Pour les touristes, il faudra attendre Michelin, mais il n'en n'est pas question dans cet ouvrage (le célèbre guide et son bidentum n'aménage pas, il décrit ce qui est aménagé). Avec Sébastien LePrestre Vauban, on l'aura deviné, il s'agit de villes-fortereses. Les remparts de Québec ne comptent pas parmi les quelques 50 villes françaises fortifiées par Vauban, mais ils en émanent d'une certaine façon. Photos, plans dessins illustrent le tout de façon splendide. Les amateurs d'histoire ne seront pas surpris de lire que la plupart des aménagements de Napoléon sont liés à des préoccupations militaires ou de sécurité intérieure : maîtriser la Vendée des Chouans et éviter le blocus anglais.

Une deuxième partie *Urbanisme, industrialisme et universalisme* (1850-1850) s'ouvre avec la vision républicaine du territoire de Vidal de la

Blache qui, entre la diversité et l'unité, a opté pour la dernière en donnant une vision d'ensemble scientifique et ordonnée. Le téléphone n'ayant pas été inventé par un français, mais par un certain Graham Bell (ce qui est contesté), les auteurs ne manquent pas de signaler qu'il faudra cent ans pour obtenir un réseau national... Sous une carte du réseau électrique de 1926, on rappelle aux lecteurs de ma génération le fameux « 22 à Anières » de Fernand Raynaud². Dans un chapitre sur les réseaux urbains et les plans haussmanniens, sous une photo d'une rue de Ménilmontant, datant de 1877, on lit une citation d'un polytechnicien fouriériste qui au milieu du siècle voyait Paris comme « ...un immense atelier de putréfaction, où la misère, la peste et les maladies travaillent de concert, où ne pénètrent guère l'air ni le soleil ». Malgré les problèmes actuels des sans-abris et autres sans-papier, on doit reconnaître que les choses se sont améliorées depuis lors. Dans un chapitre sur l'industrialisation, les auteurs attirent l'attention sur deux phénomènes qui auraient joué un rôle important : la révolution des transports et la machine à vapeur, laquelle carbure au... charbon, il va sans dire. Alors, la famille Schneider, en 1836, à la suite de l'achat des forges du Creusot, va en faire une ville-usine. Si une image vaut mille mots, la photo de Le Creusot de 1851 se fait convaincante sur ce qu'il s'y faisait alors. Le tout se termine par un chapitre sur le territoire colonisé dans lequel les auteurs ne se prononcent pas sur les présumés aspects positifs du colonialisme. Ils offrent une citation de Victor Hugo (qui a déjà été mieux inspiré) : « Dieu offre l'Afrique à l'Europe. Prenez-la... non pour le canon mais pour la charrue [...] Allez, faites des routes, faites des ports, faites des villes... » Ainsi fut fait, mais pour le bénéfice de qui on sait. Néanmoins, on apprend que le Maroc, en 1914, est le premier pays du monde à se doter d'un instrument législatif d'urbanisme.

La troisième et dernière partie se rapporte à l'entrée dans la modernité en traitant des nouvelles logiques de l'aménagement du territoire. Le tout commence avec une photo pleine page de la porte d'Orléans prise en 1958; à la voir j'ai peine à croire que je terminais alors mes études secondaires dans Hochelaga-Maisonneuve. On

tend à croire qu'il fallait l'avènement d'une 5^e République, avec l'arrivée du général de Gaulle, pour apporter un peu d'ordre à ce capharnaüm. Sous des photos de Flaine en Haute Savoie de 1979 et de Paris La Défense de 1973, les auteurs traitent des industries-industrialisantes sans nommer François Perroux. On évoque Fos-sur-Mer qui devait être le plus grand chantier du pays jusqu'à l'avènement du premier choc pétrolier de 1973-74. Et surviendra la construction du réseau autoroutier pour le plus grand plaisir des automobilistes qui en avaient assez des voitures qui « tiennent la route » comme on disait à l'époque en se moquant des rutilantes américaines qui, elles, s'écrasaient dans les choux faute de ne pas être adaptées aux routes départementales tout en lacets de l'Hexagone. Mais, comme tout n'est pas parfait au royaume des Francs, beaucoup s'en faudrait, les auteurs ne pouvaient occulter ce qu'ils appellent le fléau des bidonvilles, lesquels seront remplacés par les grands ensembles. *Le Parisien* du 8 novembre 1954 fait sa une ainsi : *Paris se donne une vile moderne, c'est l'opération « ceinture verte »*. Mis à part une photo spectaculaire de la destruction en 2004 d'immeubles de la Cité des « 400 » La Courneuve, on ne trouve rien sur les banlieues dans cet ouvrage qui se veut d'une facture essentiellement positive. Europe oblige, le dernier chapitre met en évidence la « banane bleue » et l'Europe des villes. Oui, vraiment un beau livre à offrir en cadeau à la condition d'en acheter un exemplaire pour soi pour 37 euros. Sinon, pas de cadeau, trop beau !

Notes

¹ Voir Chronique du livre O&T, automne 2005.

² Dans les années 1950, il était plus facile pour un provincial de rejoindre New York par téléphone qu'une ville de banlieue de Paris, ce qui explique le célèbre monologue d'un loustic demandant à l'opératrice new yorkaise de lui passer le 22 à... Asnières.