

Zones d'invisibilité

De l'expérimentation post-soviétique à l'application française

STANY CAMBOT

En 2013, alors que je commençais mon travail de recherche et création autour de l'urbanisme informel de Moscou, une chercheuse rencontrée lors d'une soirée me confessait, presque amusée, que pour elle, plus de 80 % de la ville constituait une véritable *terra incognita*. D'abord surpris par cette sortie, je compris vite que les changements qui, au cours des années 1990, avaient transformé la ville soviétique en ville post-soviétique, avaient été si violents et chaotiques qu'il demeure encore aujourd'hui difficile d'avoir une vision globale et encore moins synthétique de l'espace urbain moscovite. Notamment, bon nombre d'habitants y vivent encore comme des passagers clandestins sous la menace d'un projet politique et urbain qu'à l'ouest de l'Europe on appelle « métropolisation ».

Qu'est-ce que la métropolisation russe ?

La métropolisation des villes post-soviétiques, et en particulier de Moscou, n'est pas le résultat d'une politique cadrée par des lois comme en France. Apparemment, non décidée ni planifiée, cette métropolisation semble, du point de vue russe, une évolution naturelle des grandes villes. Le terme de « métropole » n'est d'ailleurs que rarement employé et n'a pas vraiment de sens pour la population. Sous la présidence de Boris Eltsine, mais surtout sous la pression des conseillers du FMI, des réformes sociales et économiques importantes vont voir le jour : éclatement des monopoles industriels, privatisation des entreprises de réseaux, recul du *welfare state* et des services publics en général. Une véritable déshydratation du territoire en termes de services s'opère et on voit se reconcentrer dans quelques pôles urbains, biens, services et richesses.

Ces réformes préconisées par le « consensus de Washington » donnent peu à peu forme à la ville post-soviétique. On y vient pour survivre. On y apprend l'économie de marché, et l'initiative privée

vient combler les manquements de l'État en matière de transport ou d'approvisionnement. C'est la ville du système D. Les citoyens inventent ou réinventent des routes commerciales, notamment vers la Turquie. Ils improvisent des marchés pour y vendre les produits importés et la ville se couvre de kiosques dans lesquels on vend tout ce qui peut y entrer. Les ouvriers fuient l'industrie en crise et bricolent à leur compte dans les cités de garages de la ville. Les Moscovites sont devenus propriétaires de leur logement mais les nouveaux venus peinent à y trouver un toit. Ils sont pourtant nombreux ces nouveaux citoyens en provenance des anciennes républiques et des régions sinistrées de la fédération russe. Non déclarés auprès des autorités, ils sont invisibles au regard de la statistique publique et trouvent refuge – pour certains – dans les cités de garages dont ils aménagent les box en logements de fortune.

Les Moscovites aménagent des logements de fortune dans des box en tôle.
© Stany Cambot.





Vue sur une cité de garages à Moscou. © Stany Cambot.

Parallèlement, la ville se couvre de banques étrangères et les grandes enseignes européennes développent des centres commerciaux aux points nodaux de la métropole. Ainsi, jusqu'en 2015, deux villes parallèles croissent et s'ignorent. L'une, celle des kiosques, des garages, des *marchroutki* (petits vans aménagés par des privés en transports en commun), permet au peuple de Moscou de survivre au changement, quand l'autre, officielle, développe ses zones résidentielles fermées et ripoline les façades de quelques quartiers centraux, branchés et cosmopolites. Les prix de l'immobilier s'envolent et nombre de retraités dont les pensions sont trop faibles pour survivre dans la nouvelle Moscou, vendent ou louent leur logement. Ils partent vivre dans leur *datcha*, éloignée de la ville, dans des zones considérées comme non habitables, points aveugles de la statistique urbaine, et où l'eau courante et l'électricité arrivent rarement.

Ici, l'invisibilité métropolitaine n'est donc pas uniquement un problème ophtalmique de la recherche, ni un défaut de représentation de ces invisibles, mais bien un phénomène consubstantiel aux grands remaniements urbains qui débutent dans les années 1990. Et la métropole russe est moins une modernisation d'une politique territoriale qu'une forme urbaine adaptée au monde d'une économie dérégulée.

Moscou semble bien loin des métropoles françaises. Pourtant, dans leurs recoins les plus pauvres, une économie de la survie faite de troc, de mécanique de rue, de marchés invisibles ou d'économie de bazar a aussi prospéré en France ces dernières années. Et depuis que je l'observe, c'est-à-dire 2009 au moins, le nombre de personnes chassées ou fuyant les espaces métropolisés, ou en voie de métropolisation, embarqués en habitat léger ou mobile (caravane, van, camping-car, etc.) ne cesse de croître. Parallèlement, les chantiers urbains et infrastructurels appellent massivement des travailleurs mobiles et détachés encampés en base vie, mobil-homes et containers. Comme par exemple à Flamanville, dans le Cotentin, où 8 000 travailleurs campent depuis parfois plus de sept ans pour construire le nouveau réacteur nucléaire qui devra alimenter en électricité la métropole rennaise. Déplacés, détachés, non domiciliés sur place, non cadastrés, ils sont, du point de vue du droit, des habitants fantômes ou *off shore*.

Simplification, planification, élimination : un discours de reconquête

Quand l'architecte-urbaniste Antoine Grumbach, déjà protagoniste de la consultation sur le Grand Paris et l'Axe Seine, répond avec Jean-Michel Wilmotte à la consultation internationale sur le Grand Moscou, c'est par une simplification qu'ils l'emportent.

Simplification qui tient moins de la synthèse ou du génie du lieu que de l'imagerie publicitaire dont la candeur ne peut qu'étonner le familier de la capitale russe : « En découvrant le plan de Moscou et les vues aériennes, j'ai trouvé que la ville avait une forme de cœur, et aussi que la forêt et la Moskova qui la traverse constituent l'ADN de la capitale. En réaménageant la ville et son extension, on pouvait rendre la joie de vivre à ses habitants. On a donc beaucoup communiqué sur cette *joy of life*. C'était notre leitmotiv. » Voilà comment Jean-Michel Wilmotte décrivait ce « petit plus qui a séduit le jury¹ ».

Bien que ce projet lauréat n'ait pas encore vu le jour, au ras du sol, dans la ville véritable, la simplification de l'espace et du plan apparemment nécessaire à la *joy of life*, est déjà à l'œuvre. Dans la nuit du 9 février 2016, que les Moscovites appelleront « la nuit des longues pelles », les pelleteuses détruisent 97 kiosques et échoppes regroupés autour des bouches de métro. Sans même laisser le temps aux propriétaires de les vider de leur contenu. Plus tard, au pied de la tour de l'Université d'État MGU, c'est sur 8 000 garages transformés en ateliers artisanaux, commerces, services mais aussi logements, que marcheront les pelleteuses. En quelques jours à peine disparaissait cette « ville dans la ville » où depuis quatre ans je travaillais et où depuis le début des années 1990 se sont réfugiés les exclus du « miracle métropolitain ». Ce que ces deux productions typiques urbaines des années 1990 (kiosques et garages habités) ont en commun, c'est de ne pas apparaître au cadastre. Fruits de la débrouillardise et d'un certain génie pour la survie de l'*homo-sovieticus*, kiosques et garages sont l'envers du phénomène de métropolisation de la ville post-soviétique. C'est cette « contre-ville » nécessaire à la survie de ses habitants, cette *terra incognita* évoquée plus haut que la nouvelle grande Russie semble vouloir effacer.

Les exemples de remaniements urbains brutaux sont légion dans cette métropole russe qui devrait bientôt atteindre officiellement les 26 millions d'habitants. Officiellement. Car ni ceux qui pâtissent de ces destructions, ni – le plus souvent – ceux qui les opèrent, ne comptent parmi ces 26 millions. Non représentés, occupant des espaces non cadastrés, ils demeurent invisibles au regard statistique. Ainsi, *Garajniki* (occupants ou habitants des cités de garages), *Kioskistes* et *Vagonchiki* (ouvriers du bâtiment et travaux publics encampés en containers et

déplacés au gré du chantier urbain) sont tout à la fois les invisibles produits par le chantier métropolitain, et les invisibles expulsables par ce même chantier.

Planifier l'invisibilité, un zonage métropolitique

Ces épisodes de bouleversement métropolitain ne sont certes ni nouveaux ni essentiellement moscovites. On les observe déjà dans la France du XIX^e siècle pendant la mise en chantier du premier Grand Paris, celui d'Hausmann. Alors que le chantier urbain expulsait à tour de bras le petit peuple du Paris que le baron détruisait, ce même chantier attirait une importante main-d'œuvre de différentes régions de France comme de l'étranger. Ce sont, entre autres, ces populations qui viendront s'établir dans la zone *non aedificandi* des fortifications de Paris. Cette zone, longtemps non cadastrée, que les projets urbains ne parviendront à « éradiquer » totalement qu'au milieu des années 1970 en couvrant la majeure partie par le boulevard périphérique. Mais la particularité du phénomène métropolitain contemporain est qu'il « contamine » un espace bien plus large que lui-même comme le montre l'histoire russe. Et que, revu à la sauce européenne, il entend aussi gérer les invisibles en leur attribuant des zones d'exception ou dérégulées.

Ainsi en est-il du projet « Axe Seine », cher à Antoine Grumbach et Jacques Attali, qui propose, sur une idée originale de Napoléon Bonaparte, de faire de Paris un port de haute mer en transformant la Seine et ses berges en une seule métropole s'étendant de Paris au Havre. Car il faut bien nourrir la bête. La ville monde du Grand Paris joue surtout dans la concurrence internationale en vendant les déchets que ses chantiers produisent. Ainsi a-t-on vu augmenter les capacités des entreprises de recyclage de métaux implantées sur le port fluvial de Limay, à une cinquantaine de kilomètres en aval de Paris. Augmentation accompagnée d'une expansion du port lui-même et du « déplacement » des familles de ferrailleurs, voyageurs installés sur ce site depuis des années. Ici, le principal acteur de la métropolisation du fleuve est HAROPA, groupement d'intérêt économique issu de la réunion des ports du Havre, Rouen et Paris et qui se présente déjà volontiers à l'international comme « HArbor Of PARis ».

Dans les centres-villes (ou « cœurs de métropole »), ce nouvel intérêt pour le fleuve sonne la volonté de « reconquête des berges » pour les riverains (ignorant notamment, comme à Rouen, ceux, forains, voyageurs,

1 | Interview. Le Grand Moscou d'Antoine Grumbach et Jean-Michel Wilmotte. Par Alexandra Laugier, publié le 04/04/2013 sur le site <https://www.cotemaison.fr/>



retraités en camping-car, etc., qui y vivaient de façon saisonnière depuis des années). Ailleurs le long du fleuve, les mêmes populations se font déloger pour faire place aux investisseurs et industriels étrangers à qui HAROPA offre gîte et couvert. Quand la Région Normandie n'offre pas aux acteurs de l'industrie carbonée d'hier la première zone économique spéciale de France. Implantée à Port-Jérôme-sur-Seine, cette zone, développée depuis une vingtaine d'années dans différents pays de l'ex-glacis soviétique, a déjà prouvé ses effets délétères sur les conditions de travail et les libertés individuelles et syndicales. À Moscou, ce sera une de ces zones qui s'implantera en lieu et place de « Shanghai », plus grande cité de garages habitée de Moscou.

À les observer sur près de dix ans, les évolutions russe et française semblent jouer une même mélodie sur deux rythmes différents, voire en canon, ce qui fait parfois ressembler la ville russe à l'avenir de la nôtre. Le mirage d'une nouvelle économie

urbaine semble bien reposer sur l'invisibilisation et la gestion de la part maudite des populations qui en construisent la chimérique possibilité. Et ici comme là-bas commencent à se planifier, et c'est sans doute la nouveauté métropolitaine, de véritables zones d'invisibilité, à l'instar des camps ouvriers russes, de ceux de Flamanville ou des chantiers infrastructurels du Grand Paris. Autant de zones d'exception qui permettent de construire l'espace dense, fluide et inclusif, que promet le projet métropolitain. Consubstantielle du phénomène métropolitain et de son chantier, cette invisibilisation n'est probablement pas réformable. Le phénomène d'expulsion, attraction, survie puis liquidation d'une population invisibilisée est l'ADN même du projet urbain. Il semble amplifié par une actualité métropolitaine décomplexée, une fuite en avant qui constitue, bien au-delà du territoire circonscrit des métropoles, un nouveau mode de gestion des espaces et des individus : une certaine métropolitique. —

Une économie informelle, de survie s'organise dans les cités de garages de Moscou. © Stany Cambot.

