

La densification urbaine vue depuis Saint-Sauveur

Saint-Sauveur est jusque dans les années 1960 le foyer de la culture populaire lilloise. Les travailleurs à domicile y parlent ce picard chtimi qu'Alexandre Desrousseaux, enfant du quartier lui-même, campe en 1853 dans sa *Canchon dormoire*. Cette « Marseillaise du Nord », dont peu de gens connaissent tous les couplets, raconte la vie de misère, de labeur et de fête d'une dentellière s'efforçant d'endormir *sin p'tit quinquin*. Écrasé par le patronat textile, le quartier est l'un des plus morbides de France. Desrousseaux entend humblement avec ses chansons aller « dans la mansarde, à l'atelier, / Changer en heures fortunées / Les durs moments de l'ouvrier.¹ » Le quartier Saint-Sauveur n'existe plus géographiquement, ni même symboliquement. Or, l'on bâtit d'autant mieux des monstruosité sur des terrains vierges d'histoire et de culture. Ceci est une évocation du quartier disparu.

Saint-Sauveur : où est-ce et qu'est-ce ?

Le quartier Saint-Sauveur est situé à Lille, chef-lieu du Nord. Lille, comme lieu défini, apparaît dans les textes au 11^{ème} siècle. L'endroit est déjà actif. C'est le lieu de rupture de charge sur la rivière Deûle, qui arrive là et s'étale : les embarcations s'échouent, les chargements sont empilés sur des charrettes, puis rechargés sur bateaux à la reprise de la navigabilité. Lille prospère si bien qu'à la fin du siècle suivant, elle est déjà à l'étroit dans ses murs. Elle comprenait la Grand'Place, toujours là, et ses pourtours jusqu'à la citadelle actuelle d'un côté, et une partie de la rue de Paris de l'autre. Elle annexe la paroisse Saint-Sauveur en 1205, quelques maisons éparses sur l'actuelle rue Pierre Mauroy et ses rues adjacentes. Nous sommes tout près ! Mais cela ne nous fait pas encore la « friche Saint-Sauveur », toujours située à l'extérieur de la nouvelle enceinte.

Les défenses naturelles de Lille, à part l'eau, demeurent assez faibles. C'est par la négociation que Lille se défend au cours de son histoire. Passons sur les quelques revers, elle devient l'une des principales villes du pays. Ville de négociants donc, on y trafique

1 Alexandre Desrousseaux, *Mes passe-temps*, 1885.

principalement du textile. On y tisse toutes sortes de draps et de toiles, du lin cultivé alentour, du chanvre, et de la laine surtout anglaise. Lille fait un temps partie de la Hanse de Londres, riche confédération de dix-sept villes drapières des Flandres. Mais avec les aléas de la Guerre de cent ans et le protectionnisme anglais, la laine n'arrive plus. Lille s'adapte avec des tissus plus légers.

Connue dès le 12^{ème} siècle pour ses draps colorés et ses marchands âpres au gain, Lille l'est aussi pour l'hospitalité qu'elle offre aux malheureux, pour ses asiles et hôpitaux. La ville accepte les filles-mères rejetées par ailleurs, les orphelins, les indigents. On les aide et, petit à petit, on les met au travail. On leur trouve des emplois dans le textile, mal payés mais payés quand même. Les hommes sont plutôt filetiers. Ils reçoivent le fil brut à peine sorti des rouets, le lavent et le retordent pour en faire du fil à coudre. Ils seront 8 000 au 18^{ème} siècle. Les jeunes filles et jeunes femmes sont dentellières. Elles seront 15 000 à la même époque.

Tous sont si mal payés que la charité est un complément de salaire indispensable à leur survie. Ainsi y aura-t-il toujours à Lille au moins un tiers de la population vivant dans un dénuement total. La main d'œuvre est entretenue dans une pauvreté presque parfaite de siècle en siècle, de sorte qu'elle ne pense qu'à se nourrir et rien d'autre.

Et la ville est riche. Très riche. Les taxes, impôts et octrois totalisent des sommes considérables. Même si une part importante est ponctionnée par le royaume, il reste un solde substantiel que les édiles, élus parmi les marchands qui s'acquittent du Droit de bourgeoisie, utilisent à leur guise. Des subventions sont accordées aux associations charitables de la ville qui, par leur action, maintiennent la population en état de travailler. Ces élus au cœur tendre ont une bonne connaissance du sujet car ils gèrent eux-mêmes nombre d'asiles-ateliers où les gens sont nourris, logés, soignés des vices de l'oisiveté. Charité bien ordonnée...

Ainsi file la vie, riche, paisible, ou misérable.

On fabrique aussi dans les campagnes avoisinantes, parmi les plus fertiles d'Europe. Des cultivateurs de lin et de chanvre tissent l'hiver venu les fibres qu'ils ont récoltées et préparées. Les négociants leur apportent la matière première, voire les métiers à tisser. La vie de ces gens modestes est un peu moins dure qu'en ville. Ils possèdent leur mesure et un peu de terrain, des volailles, un cochon peut-être... L'argent n'est nécessaire que pour ce que l'on ne peut faire soi-même, quelques ustensiles en métal par exemple. Comme on n'a

jamais ici compté ses heures, ce qui importe est le produit de la vente du textile et des denrées pour les objets dont on a besoin. Ces autres travailleurs très peu coûteux exercent une pression supplémentaire sur les émoluments de ceux de Saint-Sauveur qui se trouvent ainsi pris entre le marteau et l'enclume. Tant et si bien que le capital s'accumule, s'accumule... et que les pauvres gens restent aussi pauvres que possible. Cela dure du 12^{ème} siècle au 18^{ème}.

Pendant ce temps, la ville s'agrandit plusieurs fois, elle change de royaume plusieurs fois aussi, mais bon an mal an se maintient très bien.

En 1750, contre l'avis des charretiers qui vont perdre leur emploi, les magistrats creusent le canal navigable de la Basse-Deûle, aujourd'hui Avenue du Peuple belge. Il mettra un temps assez conséquent à être finalisé. Le peuple défend les siens en caillassant les bateaux qui utilisent le canal. Des mariniers soutiennent leurs camarades en refusant d'y passer. On peut penser qu'en plus des libations partagées avec les charretiers, le changement des habitudes anciennes et l'allongement du parcours perturbent la vie des bateliers. Cette contrariété va rester dans les mémoires, et apportera de l'eau au moulin révolutionnaire de Lille en 1789.

Malgré les agrandissements de la ville, la densité de population à Saint-Sauveur ne cesse d'augmenter. Des caves jusqu'au grenier, tout est plein, trop plein. La misère perdure d'autant plus que l'invention du tulle et des métiers Leavers pour la dentelle mettent la moitié des dentellières au chômage. Il n'en restera que 8 000 en 1850.

Et puis arrive ce moment grandiose de 1792 où les Lillois, assiégés par les monarchies coalisées contre la Révolution, en l'espèce les Autrichiens, vont sauver la toute jeune République. Le carnage semble inéluctable tant les forces sont défavorables aux assiégés. À l'intérieur des remparts, 15 000 hommes sont à peu près armés. À l'extérieur, ils sont 27 000. Mais ce sont les Lillois, courageux, volontaires, et bien organisés qui finissent par défaire les assiégeants.

Saint-Sauveur, quartier industriel, est bombardé à boulets rouges. Les boulets en fonte sont chauffés à rouge, comme on dit, et, tirés ainsi, ils incendient tout ce qu'ils touchent. Les assaillants en envoient 30 000, plus 6 000 bombes chargées de mitraille qui explosent à leur arrivée. Mais les habitants se mêlent de l'affaire et entravent le processus de destruction en cours. À l'aide de casseroles ou de louches de fosses d'aisance, ils ramassent les boulets pour les jeter

dans des baquets d'eau, refroidissant ainsi leur puissance dévastatrice. Les enfants, quant à eux, font concours d'enlever les mèches des bombes avant qu'elles n'exploient. Et ils y sont très habiles ! Les Autrichiens doivent lever le siège après dix jours. Il n'y a eu à l'intérieur des enceintes qu'une quarantaine de morts mais 375 maisons sont détruites à Saint-Sauveur. Le quartier est quasiment rasé.

Il y a sans doute, enterré dans la friche actuelle, du sang venu d'Autriche. Pauvres soldats. Mais Lille victorieuse, Lille glorieuse, Lille sauveuse de la République, Lille qui a tenu sa place au plus haut point dans la grande armée révolutionnaire : la Colonne de la Déesse érigée en 1845 sur la Grand'Place commémore cette victoire.

Lille s'agrandit une nouvelle fois en 1859, annexant Wazemmes, Moulins et Fives. C'est à ce moment aussi que la gare de marchandise est installée sur l'actuelle friche. Le quartier, reconstruit à la hâte après sa destruction en 1792, livré à la spéculation et au travail industriel, n'a jamais été aussi invivable. Nous avons vu comment l'on y avait maintenu la pauvreté avec soin pendant huit siècles. Nous allons voir comment on fait mourir le bas peuple.

Le capital accumulé, c'est l'industrialisation. Sous le Second Empire, sur une population lilloise de 132 000 habitants, 88 000 travaillent dans l'industrie, dont 50 000 dans le textile ! En même temps que l'industrialisation augmente le profit, elle fait crever les enfants à la tâche et tue les jeunes gens au travail. À Saint-Sauveur, l'espérance de vie n'est plus que de vingt ans en 1860. Ce qui en fait avec Roubaix le quartier le plus morbide de France : 30 % de mortalité la première année, et encore 50 % avant cinq ans – ne sont pas comptés ici les morts-nés. Tout le monde le sait, tout le monde laisse faire. La bourgeoisie s'enrichit en proportion, construisant sa fortune sur ces morts. Le crime est payant. En 1913 encore, le bureau de bienfaisance de la ville porte secours à 40 000 indigents, sur une population totale de 217 000². La bourgeoisie la plus dure du pays est sans doute toujours présente aujourd'hui. Elle a délocalisé le crime en grande partie.

Pendant ce temps, au faubourg de Moulins, les fermes et dits moulins cèdent la place aux industries textiles et métallurgiques. La Belgique et le nord de la France sont à l'époque parmi les régions les plus riches du monde. Le transport ferroviaire explose au point qu'au

2 *Chansons populaires de Lille sous le Second Empire*, Pierre Pierrard, Éditions de l'Aube, 1998.

milieu du siècle, la gare centrale, actuelle Lille-Flandres, est saturée. La Compagnie des chemins de fer du Nord, la plus lucrative de France, propose au maire de Lille Auguste Richebé la construction d'une gare dédiée aux marchandises. La gare de « Saint-Sauveur » est inaugurée le 11 novembre 1865. Entre autres marchandises non périssables, le charbon arrive de Belgique et du bassin minier avant d'emprunter le chemin de fer « de ceinture » jusqu'aux industries des autres quartiers ou au port fluvial. La gare, coincée entre les quartiers Saint-Sauveur et Moulins, accélère encore l'industrialisation de ce dernier en même temps qu'elle le coupe du centre-ville. Les habitants doivent désormais longer le « vilain mur de briques³ » que l'on connaît encore rue de Cambrai pour rejoindre le centre.

Reconstruite après le premier conflit mondial, la gare résiste jusqu'en 2003 à la concurrence du fret routier. Les marchandises sont alors déportées vers la « zone multimodale » de Dourges, ce qui amplifie d'autant la circulation routière. Quant au quartier Saint-Sauveur, sa démolition s'accomplit dans les années 1960 pour faire place à celui qu'on connaît aujourd'hui, un non-quartier dévolu aux fonctions administratives.

* * * *

Tentons maintenant une géographie mondiale de Saint-Sauveur. Plus de la moitié de la population mondiale est aujourd'hui urbaine. Elle ne représentait qu'un tiers en 1950, et les démographes prévoient 70 % d'urbains en 2050. 513 mégapoles dépassent aujourd'hui le million d'habitants contre seize en 1900. Cinq d'entre elles sont aujourd'hui peuplées par plus de vingt millions de personnes. Tokyo, la ville la plus peuplée du globe, compte quarante millions d'habitants et produit autant de valeur marchande que la Russie. Londres produit la moitié du P.I.B. anglais pendant que les deux mégapoles de Los Angeles et New York produisent un tiers du P.I.B. américain. Le phénomène urbain est massif, mondial, continu, économique autant que politique. Il n'est pas un phénomène naturel. Le capitalisme est urbain et l'urbanisme est capitaliste. Si la ville, ou plutôt la métropole (étymologiquement la ville-mère), est la concentration des hommes et des capitaux, elle est aussi, banalité de base, la concentration des activités industrielles et de leurs nuisances. L'urbain ne s'étale que sur 2 % du globe mais rejette 80 % du CO₂, et dilapide 75 % des

3 *Promenades lilloises*, François Chon, 1888.

ressources⁴. Voilà dans quel monde s'insère la friche Saint-Sauveur que la Ville souhaite urbaniser. Derrière leurs discours « proactifs » et entreprenants, les élus lillois sont banalement de leur époque.

En France depuis dix ans, les trois quarts des emplois ont été créés dans les quinze premières métropoles, sur moins d'un tiers du territoire. Ce que les experts du Commissariat général à l'égalité des territoires ont démontré à leur manière⁵, les « Gilets jaunes » l'ont exprimé en contestant le coût de leur dépendance à la voiture, et donc leur éloignement des métropoles, de leurs emplois et de leurs services. Les activités et les populations se concentrent donc de plus en plus. À l'heure de la « prise de conscience » générale des ravages environnementaux, le phénomène métropolitain devrait s'intensifier encore. Une certaine rationalité écologiste réclame la concentration des bureaux et des populations pour ainsi préserver les terres agricoles et réduire les déplacements. La « dépendance » au pétrole baisserait si les pôles logistiques, les bureaux, les commerces, les services publics et les logements étaient construits sur un même lieu. Le maître-mot contemporain de l'aménagement du territoire est donc celui de « Densification ». C'est lui qui met autour d'une même table promoteurs, élus et gestionnaires. Il devient alors légitime de se demander si l'urbanisme cauchemardesque imaginé par les auteurs de *Metropolis*, *Blade Runner* ou *Brazil* ne constitue pas à leurs yeux la plus fabuleuse utopie.

La ville de Lille accélère sa densification depuis que la crise financière de 2008 est résorbée. Tours pompières transformées en « gestes architecturaux » et confettis de pelouses comptabilisés en « espaces verts », Lille mène actuellement parmi les plus grosses opérations urbaines de son histoire. L'année 2018 a battu un record dans la construction de bureaux et il s'est vendu au premier semestre 2019 autant de bureaux que pendant toute l'année 2012⁶. L'appétit des bétonneurs, promoteurs et mangeurs d'enfants est insatiable. Au moins les élus et techniciens de la MEL pourront contempler le désastre du haut de leur « Biotopie », leur futur QG, « l'un des plus grands bâtiments de bureaux construit sur la métropole depuis 10 ans.⁷ ». Que fulminent les pelleteuses, que vomissent les bétonnières, que crachent les cohortes de voitures, de métros et de trams, mais sans jamais perdre en lyrisme :

4 *Sciences & Avenir*, 2 juin 2014.

5 *Rapport sur la cohésion des territoires*, 2018.

6 *Le Moniteur*, 8 février 2019.

7 Lillemetropole.fr

_Euralille3000 : 1 000 logements, 100 000 m² de bureaux et 89 000 m² de commerces pour une « profonde relecture de l'espace public » autour de la Gare Lille Europe.

_Porte de Valenciennes : 1 000 logements dans des « îlots-jardins » parsemés de « promenades paysagères ».

_Îlot Pépinière : bétonnisation des deux derniers hectares de verdure de ce « tissu faubourien ».

_Fives Cail : 1 200 logements et 4 000 voitures dans un ancien fleuron industriel « dont la beauté et le potentiel ont la force d'une évidence. »

_Les Rives de la Haute Deûle (Euratechnologies) : 25 hectares de béton pour tirer profit de « l'armature paysagère et environnementale du lieu ».

_Et enfin, la friche Saint-Sauveur : 2 500 logements, 35 000 m² de bureaux, 25 000 m² de commerces, 25 000 m² d'équipements publics et 8 600 voitures supplémentaires par jour pour un « morceau de ville intense » de 23 hectares.

Nous avons mis un coup d'arrêt à ce dernier projet, au moins pour un temps, en le contestant devant le Tribunal administratif. Peut-il en aller de même pour ceux qui ne sont pas encore aboutis ? Nous l'espérons et apporterons notre concours à qui en exprimerait le souhait résolu.

Le vieux débat de la densification

Nous n'avons pas voulu nous enfermer dans le débat qui oppose la densification à l'étalement : cette densification (du centre-ville de Lille) qui préserverait les terres agricoles périphériques. Force est de constater que nous subissons les deux pendant que les villes moyennes et les campagnes se désertifient. Ce débat est vieux comme l'exode rural et son corollaire urbanistique.

Avec l'exode massif de paysans vers la capitale, le socialiste Victor Considérant décrit Paris en 1837 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.⁸ » Napoléon III fait chuter la densité parisienne après les épidémies de choléra de 1832 et 1848. Les Halles passent de 100 000 personnes par km² en 1850 à 34 000 en 1860. Il fait raccorder les immeubles aux égouts et ériger le plus grand réservoir d'eau potable du monde. Il crée des squares dans chaque quartier et des parcs, comme celui des Buttes

⁸ *Destinée sociale, tome 1, Au bureau de la Phalange.*

Chaumont, inauguré en 1867. C'est pour partie une consécration des idées hygiénistes : de l'eau potable, de l'air, du soleil, de la verdure, et une population contrôlée. Il est passablement ironique de devoir convoquer Napoléon et Haussmann pour montrer que le Pouvoir a le pouvoir de dessiner une ville vivable.

Inversement, le mouvement moderne des années 1920 élabore l'idéologie du béton et de la densité : le Plan Voisin de Le Corbusier (1925) propose une emprise au sol de 5 % pour une densité de 3 200 habitants par hectare, soit cinq fois les densités maximales de Paris à l'époque. Son modèle se veut une alternative au pavillonnaire qui gaspille les sols. En Allemagne, Ludwig Hilberseimer, enseignant au Bauhaus, propose sa « Cité verticale » dans laquelle les travailleurs n'auraient qu'à prendre l'ascenseur pour se rendre sur leur lieu de travail⁹. Ce mouvement de rationalisation de l'espace traversera les époques, les frontières et les régimes politiques jusqu'à aujourd'hui. Il s'agit ni plus ni moins que d'une idéologie d'accommodement aux nécessités économiques de l'industrie moderne.

Au milieu du 19^{ème} siècle, le modèle industriel de production accélère la concentration des activités et des populations – le fait est bien connu. Les paysans se font ouvriers et fonctionnaires, les villes profitent du développement du chemin de fer puis de l'automobile, et l'urbanisme vertical se développe à mesure que se répand l'ascenseur inventé en 1859 aux États-Unis, et surtout le béton armé au tournant du siècle. Le phénomène concentrationnaire est si massif que l'« aménagement du territoire » devient, disons au début du 20^{ème} siècle, une affaire de technocrates d'État : ceux-ci obligent les villes à rationaliser l'accueil de leur immigration économique, soit par étalement, soit par densification. Une première loi de planification urbaine est votée en France en 1919, la « Loi Cornudet ». Elle réclame aux grandes agglomérations de se doter de « Plans d'extension » pour ainsi préserver le pittoresque des centres anciens.

Entre 1936 et 1939, l'exode rural retrouve son plus haut niveau connu au mitan du 19^{ème} siècle : entre 100 000 et 150 000 personnes quittent leur campagne chaque année. Le très moderniste gouvernement de Vichy crée les « Plans d'aménagement » pour les villes, consacre les « Permis de construire » et les autorisations d'expropriation pour raisons d'« utilité publique » - entaillant un peu plus le constitutionnel Droit de propriété.

9 Lire « De la densité qui tue à la densité qui paye », *Les Annales de la recherche urbaine*, Pierre Clément et Sabine Guth, 1995.

Après les bombardements de 1944, reconstruction aidant, le mouvement planificateur s'accélère avec celui de l'exode rural. Si la population urbaine française avait augmenté de sept millions pendant les quarante années entre 1913 à 1954, elle augmente encore de sept millions rien qu'entre 1954 et 1966 au bénéfice de la mécanisation des champs. Plusieurs décrets instaurent en 1958/1959 des plans directeurs chargés de déterminer l'usage des parcelles : c'est le fameux zonage du territoire en zones dévolues soit à l'habitat, soit aux activités industrielles, soit aux services, etc. Naissent alors les fameuses Z.U.P., les Zones à urbaniser en priorité, et cette maladie des grands ensembles qu'on appelle « Sarcellite ». Le « Coefficient d'occupation des sols » apparaît aussi à cette époque. Il définit la densité maximale d'un territoire en vue de préserver le cachet historique des centres-villes.

Dix ans plus tard, en 1967, des dérogations écornent cette volonté, moyennant paiement d'une « redevance de surdensité », au prétexte de préserver les espaces boisés en périphérie des villes. À l'Assemblée nationale, Raymond Triboulet, rapporteur du projet de Loi d'orientation foncière et urbaine, regrette néanmoins que « certaines communes de la région parisienne qui avaient un cachet artistique [aient] été défigurées par le souci d'atteindre le fameux coefficient d'utilisation des sols. » En pleines « Trente désastreuses », comme certains l'ont dit, il tient ce discours contre la concentration urbaine : « si les gens qui viennent loger en ville expriment le désir de conserver une vie familiale analogue à celle qu'ils ont connue dans leurs campagnes d'origine, s'ils souhaitent circuler et se rendre à leur travail en automobile, s'ils ne peuvent vivre sans espaces verts, pourquoi leur imposer un urbanisme de pays sous-développé, dans d'immenses logements collectifs qui créent notamment des embouteillages inévitables matin et soir, à l'aller et au retour du travail ? » Cet « irrésistible mouvement d'urbanisation », dit-il encore, ne saurait être le « fruit du hasard » ou de « l'anarchie ». Il s'agit de bâtir des villes nouvelles et d'étendre les agglomérations existantes « dans un cadre réfléchi », celui de la D.A.T.A.R., la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale créée en 1963, haut lieu de la technocratie française.

La chose urbaine se complexifie et se technocratise encore avec la décentralisation et les préoccupations écologiques. Les villes doivent se doter à partir de 1982 d'un Plan de déplacement urbain et d'un Schéma directeur qui deviendra, en 2000, Schéma de cohérence

territoriale (S.C.O.T.) soumis aux objectifs de développement durable. La « Loi Bouchardeau » crée en 1983 les « enquêtes publiques » pour les projets affectant l'environnement. Une « Loi Littoral » encadre en 1985 la défiguration des côtes. Une autre sur l'eau crée en 1992 des Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux, et en 1995 la Commission nationale du débat public assure la participation des riverains au développement des nuisances. Enfin, les lois de Grenelle de 2009/2010 couronnent cette gestion technocratique et verte du territoire en intégrant aux Plans locaux d'urbanisme des considérations énergétiques, de biodiversité, de densification ; en instaurant des Schémas régionaux de cohérence écologique, des schémas régionaux Climat-Air-Énergie, des Plans Climat, des Trames vertes ou bleues, des schémas de raccordement aux énergies renouvelables, etc.

Bref, ça se complique. Être citoyen du monde devient un boulot d'ingénieur à plein temps. Et voilà où nous en sommes à Saint-Sauveur en 2020, à quoi nous avons dû nous plier : à autant de considérations techniques qui enferment notre vie quotidienne dans des taux de particules dans l'air, des taux d'occupation des sols, des parts modales de transports doux, des objectifs quantitatifs qui jamais ne rendront compte de la réalité vécue mais l'enfermeront dans une logique gestionnaire et, il faut bien le dire, inhumaine. Voilà ce que nous avons dû intégrer et combattre dans un même mouvement. Jouer la carte de la critique abstraite des études d'impact, opposer des chiffres à d'autres chiffres, insister sur les pollutions invisibles, lointaines et massives, que seuls des experts sont en mesure d'évaluer.

Pourtant, la ville dense se vit quotidiennement dans les bouchons, les alertes pollution, les quintes de toux et les mesures de restriction. Une ville aussi dense que Lille étouffe déjà. Nous pouvons le ressentir et l'exprimer, que cela vaut-il devant un juge, un commissaire-enquêteur ou dans un « Comité de pilotage Plan Climat-Air-Énergie » aux côtés de fonctionnaires territoriaux ? Peut-on leur faire entendre que la métropole est laide de son béton, de ses métros aériens, de ses échangeurs autoroutiers et de ses antennes-relais ? Et que le Belvédère de la friche Saint-Sauveur, autour duquel les grands ensembles poussent comme des champignons, en offre un point de vue inégalé ?

Si nous pouvons mégoter avec des statistiques pour des raisons de stratégie, nous ne le faisons pas sur notre objectif : nous défendons

zéro construction sur Saint-Sauveur. Zéro voiture et zéro particule fine supplémentaire. Serait-ce trop demander ? Dites-nous : qu'est-ce qui empêche d'imaginer un réel espace de nature à cet endroit de la ville ? Qui cela gênerait-il ? On trouve encore en 2020 des candidats pour jouer la partition de la modération, de la position médiane entre deux extrêmes, du vert « en même temps » bétonné. Ils pinaillement pour 0,8, 1,3 ou 2,5 hectares d'espaces verts supplémentaires. Et pourquoi pas 3,2 ou 4,1 ? Dans une des villes les plus polluées de France et les moins dotées en parcs et jardins, c'est ridicule. D'autres, ou les mêmes, se complaisent dans des tactiques politiciennes, préparant leurs accords de majorité, leurs marchandages de voix et leurs éléments de langage sur Saint-Sauveur. Nous ne voulons plus de ces jeux d'appareils. Pour nous c'est clair, préserver la friche Saint-Sauveur des appétits immobiliers est la seule option raisonnable. Le reste n'est que ratiocinations.

Chantage au logement

Concentration urbaine, densification, métropolisation, ce genre d'aménagement du territoire résulte de choix politiques et économiques : ceux de la société industrielle. Il n'est pas une fatalité, contrairement à ce que prétendent nos élus locaux qui ne feraient que « répondre » à des « besoins » de logements et bureaux.

Si, régulièrement, les chiffres de l'INSEE relèvent et prédisent une hausse globale de la population pour les départements du Nord et de l'Oise, ils constatent et prévoient une baisse de la population dans les arrondissements de Dunkerque, Lens, Arras, Cambrai, Avesnes, Péronne, Laon, Vervins, Soissons, ainsi que sur l'ensemble du département de l'Aisne. Roubaix a perdu près de 20 000 habitants en cinquante ans dans une métropole qui en a gagné 154 000. L'« attractivité » de quelques communes ou métropoles se déploie nécessairement au détriment des autres. Les élus, quel que soit leur bord politique, décident avec des chiffres, on le sait, mais plus encore avec ceux de la démographie puisqu'ils sont corrélés à ceux des impôts locaux et des dotations de l'État – c'est-à-dire les rentrées d'argent. Mais quand ils décident d'augmenter leur population locale, ils la soutirent aux communes concurrentes. Rien d'autre n'explique l'urbanisation de la friche Saint-Sauveur comme celle des autres quartiers en voie de densification : la guerre économique au niveau inter-communal.

L'idéologie démographique s'inscrit dans celle de la croissance

économique. Les documents de prospective produits par les collectivités locales, leurs Schémas de cohérence territoriale et autres Plans locaux d'urbanisme se donnent pour objectif une augmentation ininterrompue de la population. Plus 50 000 habitants sur la métropole lilloise d'ici dix ans ! Plus 130 000 logements sur l'arrondissement d'ici vingt ans ! Produire, consommer, produire, mais aussi se déplacer, faire des études et de la recherche, installer des sièges sociaux et des entrepôts logistiques, planifier des mètres carrés de bureaux, de commerces, de logements, et puis aussi des trams, des métros, des contournements routiers, un canal, un aéroport, une zone commerciale, un pôle de compétitivité, tout cela n'a de sens que pour produire, consommer, produire dans un cercle vicieux qui n'a d'autre fin que lui-même. Toutes les communes, des plus petites aux plus reculées jusqu'à la métropole lilloise, poursuivent la même ambition : capter la population productrice et consommatrice de valeur marchande. Pour défendre son projet à Saint-Sauveur, la Ville prétend que l'on a « besoin » de logements. Or, il s'agit d'objectifs, non de nécessités. Il ne s'agit pas de répondre au « mal-logement », de mettre à l'abri des personnes à la rue ou de trouver des logements adéquats pour des familles qui s'agrandissent. La construction de logements n'est rien qu'un objectif économique.

* * * *

Les promoteurs de Saint-Sauveur ne ratent pas une occasion de faire du chantage au logement (social), espérant nous tirer des larmes ou nous faire passer pour des vilains. Faisons le calcul, pas à pas, et même si la chose est repoussante, de ce qu'implique leur supposée politique du logement. 2 500 logements sont prévus sur Saint Sauveur, dont 35 % de logements sociaux, soit 875 logements. Sur ces 875 logements dits sociaux, seuls 25 % seraient « vraiment » sociaux (si l'on suit le minimum imposé par la loi), soit 219 logements que l'on dit en « P.L.A.I. » (Prêt locatif aidé d'intégration). Ce qui ne représente plus grand chose. Aujourd'hui 14 689 ménages sont en attente d'un logement social à Lille, dont 75 % éligibles à un logement vraiment social. Soit : 11 017 ménages en attente d'un P.L.A.I.¹⁰ Vous suivez ? À ce rythme de 7,5 % de logement vraiment social construit à chaque projet immobilier, comme il est prévu sur Saint-Sauveur, il faudrait construire en tout 146 893 logements à Lille pour satisfaire la

¹⁰ Agence de l'urbanisme, 2018.

demande ! Puisque l'on compte en moyenne deux personnes par ménage, Lille devrait ainsi accueillir 293 787 personnes supplémentaires sur son territoire pour offrir un logement vraiment social aux 11 017 ménages qui le demandent. On vous a sûrement perdu en route, mais retenez que si la Ville luttait contre le mal-logement avec les mêmes « ambitions » qu'à Saint-Sauveur, Lille ne s'en relèverait pas.

Entre 30 000 et 40 000 logements sont vacants sur l'agglomération lilloise, dont 8 000 à Lille¹¹, et 300 000 m² de bureaux seraient vides sur la métropole¹². On peut tourner et retourner le projet de Saint-Sauveur de tous côtés, un seul motif, qui n'est pas la lutte contre le mal-logement, lui donne sens : l'argent et les honneurs. Le reste n'est que chantage et palabres.

Le nombre de logements vacants augmente significativement depuis le milieu des années 2000, que ce soit dans les zones rurales ou les grandes agglomérations françaises. Comme nous ne sommes pas spécialistes en économie de la construction, nous avons rencontré Didier Cornuel, enseignant-chercheur à Lille : « S'il y a une crise du logement, nous a-t-il confirmé, c'est une crise de surproduction. Depuis 2006, dans toutes les agglomérations, la vacance augmente ! » Ce qui corrobore un récent rapport des services de la préfecture du Nord constatant trop de constructions de logements par rapport à la demande ces dernières années¹³.

Où se trouve la rationalité économique de cet excédent ? Quelles politiques publiques et nécessités privées engendrent une telle spéculation, un tel emballement ? Selon M. Cornuel, « on a en France des taux de vacance bien supérieurs au reste de l'Europe. C'est un choix politique que de ne pas résoudre ce problème. L'explication la plus simple est le soutien au secteur de la construction et ses lobbies puissants, notamment par des dispositifs de défiscalisation qui maintiennent l'artificialité du marché. Au niveau local, il s'agit pour les collectivités de faire entrer de l'argent grâce aux impôts locaux et de faire preuve, symboliquement, de dynamisme. » Quand le bâtiment va, tout va. Ce serait aussi simple que cela. Mais alors qui pâtit de cette offre artificielle de logements et bureaux qui ne trouvent pas de locataires ? « En bout de chaîne, répond Didier Cornuel, les petits propriétaires, souvent dans des villes moyennes, se retrouvent avec

11 *La Voix du Nord*, 23 nov. 2017.

12 *Médiacités*, 23 mars 2018.

13 « Le foncier mobilisé par le logement en Hauts-de-France entre 2006 et 2015 », 5 sept. 2019.

des logements qui ne valent plus rien face aux constructions nouvelles. Exemple : les maisons à un euro vantées par la Ville de Roubaix. »¹⁴

Construire des trous pour les reboucher. Détruire une piscine aux Bois-blancs pour en reconstruire une sur Saint-Sauveur, comme le voudrait la maire de Lille. Laisser des logements et des bureaux vacants mais en construire toujours plus ailleurs. Déshabiller les villes moyennes pour rhabiller les métropoles. Ce que nous avons constaté sur la friche Saint-Sauveur, nous pouvons le généraliser. L'économie du béton n'a d'autre rationalité que sa croissance. La densification contre l'étalement est donc en grande partie un faux débat. Et puis... Densifier quoi ? Étaler quoi ? Ces questions ne sont jamais posées comme n'est jamais soulevée la responsabilité de la grande distribution, de ses cubes en tôle, ses multiplexes et ses parkings, dans l'étalement urbain, la défiguration des périphéries et la décrépitude des centres-bourgs. La question « Densification vs. Étalement » n'est un casse-tête que pour les technocrates qui préfèrent calculer des « Coefficients d'occupation des sols » pour ne pas avoir à remettre en cause les besoins factices de notre monde marchand.

Face à eux, que pèsent nos arguments sur la santé, la beauté, la vie digne ou l'exploitation désastreuse des ressources ? Des cacahuètes. Les arguments, le débat d'idées, les contre-propositions ne valent rien face aux dirigeants qui n'entendent que le rapport de force. Si nous vous les livrons, c'est pour obtenir du renfort. Non pour convaincre élus et promoteurs.

Densification des nuisances

Reprenons cette exigence d'Albert Camus : s'« efforcer au langage clair pour ne pas épaissir le mensonge universel. » Quels mots sont à la hauteur de la situation présente ? Avec lesquels serons-nous à même de comprendre et d'agir ? Voilà ce qui préoccupait Camus, et devrait nous traverser tous. La pollution de l'air fut notre principal argument contre le projet Saint-Sauveur tant celui-ci augmenterait la circulation automobile là où l'air sain manque *déjà*. S'agissant de cette pollution particulière, et avant de trouver les mots justes pour qualifier ce projet, voyons quel « mensonge universel » nous avons face à nous.

Selon les chiffres officiels présentés dans l'étude d'impact,

¹⁴ Plus d'informations sur le site de Didier Cornuel, economieimmobiliere.com.

l'aménagement de Saint-Sauveur augmenterait la circulation de 8 500 voitures par jour à ses abords¹⁵. 8 500 pots d'échappement supplémentaires alors que la pollution de l'air, surtout dans notre région, surtout dans ce quartier bordé par le périphérique, est *déjà* un problème. Il faudrait *déjà* réduire le trafic routier. Les conséquences des particules fines PM₁₀ et PM_{2,5}, de l'oxyde d'azote ou du monoxyde de carbone, sont connues. Les estimations font état de 67 000 décès prématurés par an en France, soit plus que le tabac¹⁶. Les maux principaux causés par cette pollution sont évidemment les insuffisances respiratoires, les cancers du poumon, les infarctus et accidents vasculaires cérébraux. On sait aussi depuis peu que cette pollution provoque des retards cognitifs chez les enfants y compris quand les normes sont respectées¹⁷. On sait même que la pollution des fœtus aux particules fines augmente les cas d'autisme¹⁸. Et que les populations les plus concernées sont celles qui vivent à proximité des grands axes routiers et autoroutiers, comme c'est le cas autour de la friche Saint-Sauveur, .

Lille et sa région, la Belgique et les Pays-Bas, sont particulièrement frappés par la pollution atmosphérique. Celle-ci fait au moins 7 500 décès par an dans les Hauts-de-France. Sont en cause les usines, notamment du Dunkerquois, et notamment Arcelor-Mittal, responsable à elle seule d'un tiers de la pollution de l'air régional¹⁹, et bien sûr la circulation routière et maritime. Le « carrefour de l'Europe » dont nos élus sont si fiers est saturé à tous points de vue. Le détroit du Pas-de-Calais est l'un des plus empruntés du monde, et l'on sait la pollution que génère cette circulation maritime. Les porte-conteneurs, vraquiers, chimiquiers et autres méthaniers débarquent leurs marchandises dans les deux plus gros ports européens de Rotterdam et d'Anvers avant de les balancer sur les routes. Les camions prennent ensuite le relais et descendent vers le sud par l'autoroute la plus empruntée d'Europe, l'autoroute A1. Quant à Lille, elle est la quatrième ville la plus embouteillée de France. Nous ne voulons plus vivre au milieu de ce carrefour malsain. Nous voulons desserrer la pression routière sur notre région, ses villes et ses

15 ZAC de Saint-Sauveur – Etude d'impact – Métropole européenne de Lille, mai 2017.

16 *Le Monde*, 12 mars 2019.

17 « La pollution de l'air aurait aussi des effets sur le développement du cerveau des enfants », *Le Monde*, 5 avril 2018.

18 « Les particules fines augmentent les risques d'autisme chez les enfants à naître », *Science & Vie*, 30 janvier 2019.

19 *La Voix du Nord*, 27 juin 2018.

quartiers les plus exposés.

La région a souffert en 2018 de soixante jours d'alerte à la pollution atmosphérique. Soit un jour sur six. Les élus savent que les quartiers aux abords du périphérique sont particulièrement touchés par cette pollution. Ils savent que les abords de la friche Saint-Sauveur connaissent *déjà* des niveaux de pollution entre 5 et 45 % supérieurs à la réglementation française, qui elle-même est nettement plus laxiste que les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé. Leur étude d'impact sur Saint-Sauveur reconnaît que, « concernant les particules, la population sera exposée à des concentrations supérieures à la valeur guide OMS. » Mais aussi que « ce dépassement de la valeur guide OMS devrait perdurer à l'avenir, (...) avec ou sans projet Saint-Sauveur. » Ils savent, mais ils persévèrent, et même accélèrent. Les mesures présentées par l'étude d'impact pour réduire les polluants sont – prière de ne pas rire : la construction d'axes de circulation dans le sens des vents dominants (pour dispersion des polluants), la promesse que les constructeurs automobiles fabriqueront des voitures propres d'ici vingt ans, et l'espoir que les Lillois prendront moins leur voiture, quand bien même leurs propres études montrent le contraire. Pour le dire clairement : si demain, une fois bétonné le dernier morceau de verdure, la ville est polluée, ce sera la faute du vent, des constructeurs automobiles et des habitants. Voilà quel « mensonge universel » nous avons face à nous : l'irresponsabilité de nos dirigeants dans une situation désastreuse.

Tout le monde a entendu parler du « Dieselgate », scandale récent de l'industrie automobile. Pour revenir à Camus : quel mot qualifie le mieux ces constructeurs automobiles qui truquent les données des polluants rejetés par leurs voitures ? Sont-ils des escrocs ? Des menteurs ? Des tricheurs ? Ou bien des criminels ? Quel mot convient donc pour des élus qui multiplient le nombre de pots d'échappement tout en connaissant la pollution *déjà là* ? Quel mot encore quand ils s'en remettent officiellement à la responsabilité des constructeurs ? On vous laisse le soin de trouver le mot juste, on vous a mis sur la voie.

Avant de clore le chapitre de la circulation automobile, et puisqu'il s'agit d'une promesse de campagne de plusieurs candidats en France, nous devons nous attarder sur la gratuité des transports en commun. Il s'agirait à la fois d'une mesure de justice sociale et d'une réponse à la pollution. Depuis notre Belvédère, nous disposons d'un

autre point de vue. Les Français parcourent 45 km par jour en moyenne, soit neuf fois plus qu'il y a quarante ans. La mobilité n'est pas un Droit, c'est un Devoir, une obligation, la condition nécessaire pour trouver un travail, s'y rendre chaque matin, puis en dépenser les revenus dans un centre commercial. Le slogan de 1968 « Métro – Boulot – Dodo » n'était pas un mot d'ordre pour plus de « transports doux », même gratuits, mais la dénonciation de notre aliénation urbaine moderne. La première question à se poser lorsqu'on s'attaque aux pollutions n'est pas *comment* se déplacer, mais bien *pourquoi*. Alors, la densification d'activités néfastes perd son sens, et la nécessité de les relier par des transports doux et gratuits également. Nous ne voulons pas aménager le désastre au mieux des technologies existantes ou à venir, comme les voitures électriques, nous souhaitons prendre le mal à la racine. *Il ne faut pas construire sur Saint-Sauveur.*

* * * *

En France, mis à part deux climato-sceptiques qu'on sort du placard pour tenir le rôle d'épouvantails, la mobilisation pour le climat semble générale. Le conseil municipal de Lille a lui-même décrété à l'unanimité en octobre 2019 « l'urgence climatique ». Les promesses, comme chacun le sait, n'engagent que ceux qui les croient. Nous ne nous sommes pas sentis engagés.

Connaissez-vous le phénomène climatique des « îlots de chaleur urbains » ? Nous-mêmes en ignorions tout avant de nous intéresser à Saint-Sauveur. Une étude de l'Agence d'urbanisme de Lille Métropole (ADULM) datant de 2017 précise, par exemple, que les écarts de température entre les trois stations météo de Lille, La Madeleine et Hem sont de 1 degré la nuit et de 2,8 le jour²⁰. En période caniculaire, la température de Lille est « près de 10°C » supérieure à celle de Hem, onze kilomètres plus loin ! « Le relevé des stations météorologiques, poursuit l'ADULM au conditionnel, vérifierait ainsi que la minéralité (enrobés bitumeux, briques, parkings...) et une moindre végétalisation dans l'occupation des sols soient à l'origine d'un écart significatif de température entre les villes denses et leur périphérie. »

La « minéralité » de la ville, revendiquée par les élus comme une spécialité locale à côté de la carbonnade, la rend donc vulnérable au

²⁰ *Les îlots de chaleur urbains*, ADU Lille Métropole, juin 2017.

changement climatique. L'enquête de l'ADULM démontre que la friche Saint-Sauveur joue un rôle essentiel dans l'abaissement de la température lilloise. C'est le seul îlot de fraîcheur au sud de la ville quand les 60 hectares de la citadelle jouent au nord un rôle similaire. Or, ce sont les populations les plus pauvres, à cet endroit de la ville (Moulins), qui sont et seront les plus incommodées non seulement par la pollution de l'air, mais encore par la canicule. Un parc à Saint-Sauveur relève donc de la justice sanitaire.

Même si la Ville et son bras aménageur Euralille connaissent cette étude de l'Agence d'urbanisme, ils ont préféré, pour leur étude d'impact de 2017, utiliser de vagues relevés d'il y a vingt ans, à l'époque où l'effet d'îlot de chaleur était moindre. Cependant, ne pouvant nier ces différences de température, ils assurent qu'ils en réduiraient l'effet à Saint-Sauveur par le choix de revêtements qui réfléchissent le rayonnement solaire. Après avoir recouvert la friche de 165 000 m² de logements, 35 000 m² de bureaux, 25 000 m² de commerces, et encore 25 000 m² d'équipements publics, est-ce bien rassurant ? On comprend que « l'urgence climatique » soit décrétée dans une belle unanimité politique si elle se cantonne à l'installation de moquettes réfléchissantes.

Nous devons donc notre survie à des outils complexes de surveillance de l'environnement, et des méga-structures qui en acheminent les produits. L'eau par exemple, second point soulevé devant le juge administratif après la pollution de l'air. Qui à part les agriculteurs, les propriétaires de piscines, les centres de lavage auto et quelques industriels réalise au quotidien ce qu'implique l'acheminement d'une eau saine jusqu'à son robinet, et sa dépendance aux phénomènes climatiques ? Le nord, ce pays si pluvieux, Lille, jadis baignant dans l'eau, étaient officiellement en situation de sécheresse d'avril 2019 à janvier 2020. L'eau des rivières était si basse qu'elle ne pouvait plus diluer celle des nappes phréatiques polluées aux perchlorates, ces déchets de la guerre chimique 14-18. La métropole lilloise doit déjà puiser de l'eau propre à plus de 70 Km, en Forêt de Mormal dans l'Avesnois, et l'affréter par une « autoroute de l'eau » à 200 millions d'euros récemment inaugurée. Traiter la question de l'eau à Saint-Sauveur comme l'a fait la MEL est d'une légèreté irresponsable. Non seulement la fosse de plongée de 42 mètres prévue sur Saint-Sauveur risque de fragiliser la nappe de la Craie qui affleure à cet endroit, mais surtout les situations de sécheresse et de canicule ont révélé combien nous devons

prendre les plus grandes précautions avec une ressource vitale qui manque déjà. L'« urgence climatique » réclame-t-elle de souiller au chlore une eau utilisée à des fins aussi récréatives soient-elles ? Et puis, la raréfaction de l'eau pose encore la question de la densification urbaine. La concentration de population pressurise les ressources autant qu'elle nous soumet à des technologies coûteuses. À quand une usine de dessalement d'eau de mer dans la Région ?

* * * *

Tout le monde le ressent, même confusément, ce besoin d'air et d'espace quand vient la fin de semaine ; ou encore le sentiment d'étouffement au retour des vacances. Qui n'a jamais été étourdi par les écrans publicitaires et leurs couleurs criardes dès la sortie du train ? Chacun sent que les gens sont ici plus stressés, énervés, agressifs, *speed*. N'est-ce là qu'un sentiment sans fondement ? Une petite déprime avant de retourner au bureau ? Une simple nostalgie des congés ? D'ailleurs : sommes-nous les seuls à éprouver cela ?

Un groupe suisse de cliniciens et de chercheurs en psychiatrie s'est penché sur un chiffre connu depuis quatre-vingts ans : les centres urbains comptent deux fois plus de schizophrènes que les campagnes²¹. Rarement ce chiffre a été étudié, notent-ils, et les explications environnementales, c'est-à-dire politiques, auraient quant à elles été « négligées ». Pourtant, rappellent ces psychiatres, « dans une époque où plus de la moitié de la population mondiale vit en ville, il semble important de les explorer. » Le bruit dans des logements mal isolés, les sollicitations incessantes de la vie urbaine, les publicités, la circulation routière, la promiscuité et les consignes provoquent fatigue mentale, irritabilité et angoisses, voire des comportements violents. Ils nomment ça le « stress urbain ».

D'autres évoquent un « syndrome de manque de nature²² », déjà observé et étudié en Amérique du nord. Les symptômes sont l'hyperactivité, le surpoids, l'hypertension, l'asthme, la dépression et même des retards dans le développement psychomoteur. Les causes sont l'éloignement avec la diversité de la flore, la sédentarisation, la déréalisation et la virtualisation du quotidien – on ne retracera pas ici

21 « Densité urbaine et psychose – est-ce que vivre en ville rend schizophrène ? », D. Söderström, S. Jungo, S. Pedrozo, O. Söderström, P. Conus, Revue médicale Suisse, sept. 2013.

22 Voir la synthèse du même nom réalisée par le Réseau École et nature.

les effets délétères des écrans²³. On les observe dans les pays industrialisés, où les espaces sont artificialisés et les milieux naturels fragmentés, cloisonnés, inaccessibles. À l'inverse, la nature tient un rôle bénéfique sur la santé mentale. Depuis les années 1980, les études scientifiques se multiplient sur le rôle apaisant des jardins. Les résultats sont à peine croyables. La mise au vert réduit dépression, névroses, et jusqu'aux violences domestiques²⁴. Des cliniciens parviendraient à diminuer l'anxiété de leurs patients de même que l'hyperactivité des enfants en déplaçant leurs bureaux face à une fenêtre donnant sur un parc.

Tout ce qui précède, chacun le sait, le sent : densifier, c'est resserrer l'étau urbain sur nos crânes. Ce qu'il manque au citoyen, c'est la possibilité de laisser filer son regard et ses pensées au delà de l'horizon clos d'une barre d'immeuble. Des plus littéraires aiguisèrent un certain « sentiment de la nature » que quelques jardins publics entourés de grilles ne sauraient alimenter. « Le jardin public n'est pas un plaisir, c'est le médicament nécessaire à une humanité privée de grand air », affirmait l'un des premiers écologistes français Bernard Charbonneau. Un parc minuscule ne répondrait à l'épidémie de stress qu'en apportant une nature domestiquée à des cerveaux domestiqués. Nous avons martelé ces chiffres depuis deux ans : Lille n'offre que 14m² d'espaces verts à chacun de ses habitants alors que la moyenne des cinquante plus grandes villes françaises est de 48m²²⁵. Même New York fait mieux : 18 % de sa superficie est recouverte de parcs, ce qui fait 17m² par habitant malgré sa densité la plus grande des États-Unis. Si la « ville apaisée » est au programme de certains candidats, qu'ils préservent la verdure de Saint-Sauveur au delà du cosmétique. Un tiers de la population mondiale ne voit plus la Voie lactée à cause de la pollution lumineuse de l'éclairage public. Les métropoles nous ont volé les étoiles. N'est-ce pas une raison suffisante pour nous libérer de leurs bâtisseurs sans autre forme de procès ?

Surveiller et verdier

À l'approche des élections municipales de 2020, plusieurs mouvements s'engagent pour démocratiser les métropoles et leurs instances délibératives, éloignées des électeurs puisqu'élues au

23 Voyez le livre de Michel Desmurget, *La Fabrique du crétin digital*, Seuil, 2019.

24 « Impacts psycho-sociaux des espaces verts dans les espaces urbains », Sandrine Manusset, revue *Développement durable et territoires*, déc. 2012.

25 Observatoire des villes vertes.

deuxième degré. De notre expérience à Saint-Sauveur, nous avons quelque complément à apporter à ce nouveau « municipalisme » en vogue.

La quadrature des métropoles se résume ainsi : comment densifier une ville sans engendrer de congestion routière ? Comment allier densification de l'habitat et « bien-être » ? Comment développer des activités économiques sans augmenter les pollutions ? Comment assurer l'équilibre entre « espaces verts », bétonnisation, et qualité de l'air ? Le tout dans un environnement aléatoire, des épisodes climatiques de plus en plus extrêmes, des périodes de canicule, et de l'eau qui ne tombe plus. La réponse des technocrates est celle du contrôle technologique des masses et des flux.

Prenons une illustration extrême : le métro. Condensé des problématiques métropolitaines, le métro est un espace sur-densifié, automatisé, clos, mais aussi éclairé, chauffé et aéré artificiellement. Des milliers de gens s'y entassent tous les jours aux mêmes heures pour se rendre d'un point A à un point B malgré les frictions qu'engendrent nécessairement une telle population. Il n'est pas innocent que les technologies de contrôle et de surveillance s'y appliquent d'abord avant de coloniser la ville. Transpole avait intégré à sa carte Pass-Pass de quoi traçabiliser les flux de population. Des sociétés spécialisées dans la vidéo intelligente proposent à la RATP et la SNCF d'automatiser leurs services de sécurité. Pour diminuer la pollution de l'air, le président de la MEL Damien Castelain avait proposé un système de lecture automatisée des plaques d'immatriculation. Les compteurs « intelligents » d'électricité enregistrent les consommations des particuliers, détectent les pannes, et permettent à EDF d'ajuster la consommation à la production d'électricité nucléaire.

Pour justifier sa « démarche environnementale », l'étude d'impact du projet Saint-Sauveur promet un quartier « optimisé » grâce aux *smart grids* (Linky pour l'électricité ou Gazpar pour le gaz). Et pourquoi pas des capteurs sur les routes et les trottoirs, ou des poubelles pucées comme dans certains éco-quartiers de France ? L'étude affirme sans frémir que de telles technologies permettraient le « pilotage des consommations », c'est-à-dire des comportements, après « modélisation ». Excusez la redondance, mais la logique est logique : Saint-Sauveur sera un environnement *high tech* pour *coworkers* connectés.

Lille n'est pas devenue une métropole avec la création de la

Communauté urbaine en 1968 ou de la Métropole européenne en 2014, mais peut-être dès l'inauguration du Grand boulevard reliant Roubaix et Tourcoing en 1909, si ce n'est celle de la gare Saint-Sauveur en 1865, si ce n'est... Les institutions politiques ne font que se *mettre à niveau* d'une mégamachine de plus en plus étendue et complexe. Quelle autonomie politique locale réclamer lorsque nos besoins primaires dépendent de technologies lourdes et transnationales (centrales nucléaires, gazoducs transcontinentaux, autoroutes et usines d'assainissement de l'eau, TGV et métros, réseaux numériques, etc). Pour une large part, la ville dense s'administre plus qu'elle ne se gouverne. Plus la ville se densifiera, plus notre vie quotidienne sera administrée par des ingénieurs, des normes, des coefficients, des taux de ceci ou cela, mais aussi des seuils d'alerte, des mesures d'urgence et des technologies de contrôle. Le problème de Saint-Sauveur n'est pas seulement que son urbanisation a été décidée par quelques personnes mal élues aux prises avec des intérêts économiques privés. La densification comme la métropolisation rendent la ville ingouvernable par le commun des habitants. Notre travail de contre-expertise citoyenne nous en a révélé la chose : la ville est devenue technopole qui est devenue affaire de spécialistes. À notre humble avis, la politique est autant, si ce n'est plus, confisquée par les techniciens que par des institutions éloignées des électeurs. Refuser la bétonnisation de Saint-Sauveur n'est pas seulement une question sanitaire et environnementale, c'est aussi l'espoir de reprendre du pouvoir sur nos vies.

P.A.R.C. Saint-Sauveur
Février 2020

**Extrait de *La Société vivante fête la friche*,
Éditions de Renart, 2020, 6€.
49 rue Daubenton
59 100 Roubaix**