

Jacques Lévy

## La ville, concept géographique, objet politique

La ville et la géographie semblent avoir longtemps échangé du plein contre du vide. À une discipline s'intéressant aux lieux, la ville n'aurait pu, en principe, que plaire. Elle offrait un matériau concentré mais consistant de points, de lignes, de surfaces bien visibles, riches d'activités variées, habitées d'hommes nombreux. La rencontre échoua largement, jusqu'à une période récente. Depuis une vingtaine d'années, certains s'emploient à rattraper le temps perdu. Et ce n'est pas du luxe, car la dynamique de l'objet impose à ceux qui veulent le comprendre un programme de plus en plus chargé : ville et « lien social », ville et « espace public », ville de « développement durable »... La démarche ici proposée se fonde sur l'idée que, pour espérer une réponse de la géographie à la demande sociale de connaissance de l'urbain, il faut revenir au point de départ, aux premiers virages ratés, aux premiers rendez-vous manqués. Et se demander, sans *a priori*, si un autre parcours peut être pro-

posé, au bout duquel surgissent des questionnements si possible inédits et pertinents.

---

### Concept de ville et civilisation urbaine

---

Si la géographie a refusé la ville, c'est d'abord parce que cette « science des lieux », pour reprendre la formule de Paul Vidal de La Blache, n'était pas celle des hommes. C'est aussi parce que la ville chahutée par la révolution industrielle a proposé une réalité brouillée, difficile à déchiffrer.

#### *L'impensé étrange et logique*

À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, au moment de son institutionnalisation universitaire en Europe, la géographie, intéressée aux « permanences », des-

criptive et massivement engagée, à travers l'école, dans une action à finalité politique très contraignante, n'était pas équipée pour penser la ville. Habitée à traiter de « pays » à dominante rurale, où la nature semblait délivrer pour l'éternité des messages inexorables et dont la structure simple constituait la maquette homothétique d'un État-nation survalorisé, elle se trouvait désarmée pour aborder ces espaces totalement artificiels et changeants où s'imbriquaient une multiplicité d'échelles et de métriques. Le résultat fut particulièrement net dans une France qui, compromis républicain oblige, protégeait plus que d'autres ses paysans. On verra plus loin que cette singularité n'a pas totalement disparu. Mais elle fut présente dans d'autres pays européens où, même si l'exode rural avait été plus précoce et plus massif, l'organisation ethnico-territoriale des sociétés agraires contribuait presque autant au socle fondateur, à la matrice originelle de l'identité nationale.

Ce qui, en outre, retarda la prise de conscience de la géographie fut le caractère paradoxal des premières révolutions industrielles. Les industries extractives ont fabriqué des agglomérations sans centre, lourdement marquées par d'immenses implantations monoactives, elles-mêmes très dépendantes des filons miniers. Même plus discrètes, les industries installées dans les villes anciennes s'y sont largement comportées en parasites, associant sur de vastes surfaces fabriques et logements ouvriers mal reliés au reste de l'espace urbain. Dans les phases suivantes, la place de plus en plus grande prise par l'automobile ainsi que l'urbanisme « moderne », qui casse les densités et zone les fonctions, provoquent, d'un même mouvement, dilataion et fragmentation et rendent moins lisibles encore l'objet urbain.

L'espace industriel s'inscrit dans un univers

marqué par la séparation. Séparation par le renforcement de la propriété privée du sol agricole, qui, dans la lignée des *enclosures* anglaises, brise les solidarités collectives. Séparation par la production d'une classe ouvrière coupée de ses racines et désormais asservie, pour plus d'un siècle, au monde enclavé de l'usine. Séparation, plus généralement encore, par la montée en puissance de l'économie, désormais bien distincte des autres logiques sociales et qui, justement, incite à débiter toutes les actions humaines sous forme de marchandises. L'espace de la ville se présente donc soit comme un ensemble de contraintes, soit comme des libertés allant dans le sens de l'atomisation des structures sociales précédemment marquées par de puissantes solidarités imposées. Cette « grande transformation », telle que l'ont systématiquement étudiée Karl Polanyi<sup>1</sup> et Louis Dumont<sup>2</sup>, correspond, du moins dans ses premières phases, jusqu'au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, à une éclipse de la ville telle qu'elle s'était peu à peu frayé un chemin dans les sociétés agricoles antiques et médiévales.

L'ère industrielle représente une sorte de parenthèse, à certains égards un rebroussement dans l'histoire urbaine. Cela explique que, dans les pays qui découvrent la ville avec l'industrie, l'étude de l'urbain se soit rapidement et durablement orientée vers la prise en compte des disjonctions (assumées) et des ségrégations (subies). La généalogie de la pensée sur la ville au tournant du siècle est significative à cet égard<sup>3</sup>. Tandis que la sociologie allemande nais-

1. Karl Polanyi, *The Great Transformation. The Political and Economic Origins of Our Time*, Boston, Beacon Press, 1944 (trad. fr., Paris, 1983).

2. Louis Dumont, *Homo aequalis. Genèse et épanouissement de l'idéologie économique*, Paris, Gallimard, 1977.

3. Deux anthologies de textes sur la ville méritent d'être signalées : Pierre Ansay, René Schoonbrodt, *Penser la ville*,

sante offre aux sociologues du Mid West, avec Louis Wirth<sup>4</sup>, relayant Georg Simmel et Ferdinand Tönnies, de magnifiques balisages du champ urbain, l'École de Chicago évoluera plus tard vers une analyse, certes précise et brillante mais de plus en plus parcellaire, des divisions et des zonages. Au moment même où les sciences sociales avaient construit les outils adéquats pour penser la ville comme un phénomène global, complexe, l'expression spatiale d'une nouvelle forme de totalité, distincte des précédentes, engendrée par la modernité, la dynamique urbaine nord-américaine rabattait la démarche vers des études dans la ville, reconnaissant à celle-ci une signification d'abord «écologique», celle d'un cadre enveloppant mais ne constituant pas en lui-même un objet. Pendant ce temps, la géographie européenne, qui aurait pu être aidée par les évolutions plus contradictoires de son objet, souffrait, en revanche, on l'a vu, d'un grave absentéisme théorique. Le champ du social allait être abandonné pour des décennies à des théories marxistes ou libérales qui, hypostasiant l'économie et/ou l'État, faisaient peu de cas de la dimension spatiale des sociétés.

#### Qu'est-ce que l'urbanité ?

Après les magnifiques promenades de Walter Benjamin, il faut attendre les années soixante et soixante-dix pour voir les prémices d'un renouveau avec d'abord les contributions d'écrivains (Jorge Luis Borges, Italo Calvino, Georges Perec) ou de cinéastes (Alain Tanner, Wim Wenders), puis une sociologie urbaine marxiste n'exploitant qu'imparfaitement les intuitions percutantes d'Henri Lefebvre. Des textes à la fois brefs et elliptiques comme *Le Guerrier et la Captive* de Borges ou *Les Villes invisibles* de Cal-

vino – sans doute le plus beau livre de géographie urbaine jamais écrit – contribuent, à travers le détour esthétique, à faire le pont entre les deux villes, préindustrielle et contemporaine. On pourrait comparer cette «traversée du désert» à ce qui s'est produit pour une partie de la pensée grecque, censurée par l'Église et transitant par le monde judéo-arabe, Avicenne ou Maïmonide, pour revenir en Occident.

Mais qu'est-ce donc qui avait été «égaré» pendant l'ère industrielle ? Quel est le noyau dur de l'urbain, qu'est-ce qui fait d'une ville une ville, qu'est-ce que l'urbanité ?

En reprenant les définitions des différents penseurs, définitions d'ailleurs rares dans l'ensemble des productions des sciences sociales, on en arrive assez facilement à une idée simple, et étrange compte tenu de la longue faiblesse des discours de la géographie : la ville est d'abord un objet spatial. C'est, en effet, une certaine option de lutte contre la distance, celle qui valorise la coprésence d'un maximum de réalités sociales dans le minimum d'étendue, qui spécifie la ville – et qui la spécifie comme configuration spatiale face à d'autres configurations spatiales. De cette définition minimale découle logiquement que la ville est un *bien situé*, donc indéplaçable, et durable du fait même de sa nature : une ville déjà là constitue en effet le meilleur endroit pour développer de l'urbain puisque l'on y bénéficie de la densité et de la diversité préexistantes. Aussi les villes sont-elles des organisations à rendement social croissant. C'est cela – et non un

Bruxelles, Archives d'architecture moderne, 1989 ; Marcel Roncayolo, Thierry Paquot, *Villes et civilisation urbaine, xviii-xx siècle*, Paris, Larousse, 1992.

4. Son article «Urbanism as a way of life», *American Journal of Sociology*, n° 44, 1938, traduit dans Yves Grafmeyer et Isaac Joseph, *L'École de Chicago* (Paris, Champ urbain, 1979), offre une première brillante synthèse sur ce qu'on peut appeler aujourd'hui l'urbanité.

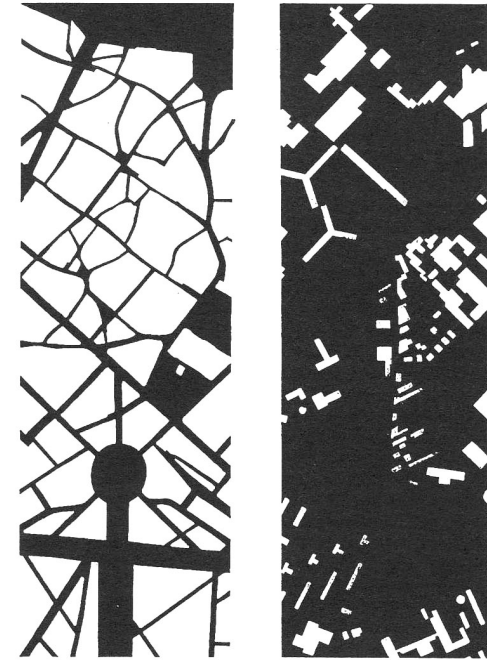


Figure 1  
LA DENSITÉ DE LA TRAME URBAINE  
DANS UN CENTRE-VILLE ET UN GRAND ENSEMBLE  
(L'ESPACE NON BÂTI EST FIGURÉ EN NOIR)

© Publié avec l'aimable autorisation de Louis Combrisson et Jacques Pè.

improbable « invariant » – qui explique que, sauf accident, les villes ne disparaissent pas et, dans un système urbain donné, ont d'autant plus de chances d'être importantes qu'elles sont anciennes. L'accessibilité pour chaque citoyen à toutes les composantes d'une société crée un effet de *désenclavement* qui facilite l'affranchissement par les individus des liens communautaires. La configuration urbaine joue un rôle

essentiel dans la liberté offerte aux citoyens d'inventer leur ville dans la ville, ce qui se traduit par le fait de développer, à ressources comparables, des stratégies spatiales variées, qui, compte tenu de l'interaccessibilité entre les différents lieux, peuvent se déployer dans une relative indépendance vis-à-vis du lieu d'habitat. Les appartenances urbaines contemporaines s'approchent ainsi du type-idéal de l'identité choisie. Enfin,

les mêmes raisons conduisent à une *autovisibilité* de la ville comme « société complète » qui favorise l'invention du politique, dont l'objet est, obligatoirement, le social comme totalité.

Autrement dit, si, comme le dit un proverbe médiéval, « l'air de la ville rend libre », c'est d'abord parce que *l'aire de la ville rend libre*.

Or il se trouve que, dans les débats français sur la ville, nous croisons sans cesse un stéréotype qui incrimine la trop forte densité (la « promiscuité », le « béton ») comme cause du mal-vivre des « banlieues ». La réalité factuelle dément cruellement cette thèse : tandis que Paris *intra-muros* a une densité moyenne supérieure à 20 000 habitants au kilomètre carré, avec plus de 30 000 sur plus d'un quart de sa superficie, les communes de banlieue, même proches, ne dépassent qu'exceptionnellement les 10 000 habitants au kilomètre carré et sont majoritairement inférieures à 7 000 dans l'ensemble de la « petite couronne ». La *figure 1*, qui, du point de vue du cadre bâti, oppose le centre de Toulouse à la Zup du Mirail, est tout aussi éclairante.

En généralisant, on pourrait dire, avec peu de risques de se tromper, que chaque fois que l'on reproche à la ville un excès d'urbanité, c'est d'un déficit que l'on parle. La force de la ville européenne (ou japonaise) par rapport à la ville nord-américaine, qui explique pour une part le meilleur niveau de cohésion sociale qu'on y rencontre, c'est justement qu'elle satisfait mieux au double critère de densité et de diversité, à travers de la mixité sociale comme de la variété fonctionnelle et ce, jusqu'à des échelles très fines.

### *La métropolisation*

Les phénomènes nouveaux qui caractérisent la dynamique de la ville contemporaine – résumés par le terme de *métropolisation*<sup>5</sup> – exigent de qui veut les lire une référence renforcée aux fondements géographiques de l'urbanité.

Le premier changement consiste dans l'achèvement de l'urbanisation. Cela rend inévitable une petite révolution culturelle : beaucoup, notamment parmi les géographes, avaient pris l'habitude d'identifier l'urbain par opposition au rural – ce qui avait l'avantage de dispenser de définir la ville. Désormais, ce n'est plus possible car les agriculteurs – sans lesquels la notion de ruralité perd son sens – ne constituent que de petites minorités, même dans les aires à faible densité. Il faut alors reconsidérer le classement des zones : c'est en fonction de *gradients d'urbanité*, du plus au moins urbain, que l'on se représentera les espaces. Cela ne signifie pas pour autant que ces gradients vont se ranger continûment. La métropolisation, c'est aussi la diversification des métriques et notamment le mélange entre deux types de réseaux, certains très territorialisés comme la voirie, d'autres beaucoup moins comme les transports en site propre. D'où la présence, au sein des territoires urbains, de fractures dans l'espace des temps, des coûts et des représentations. D'où une difficulté à mesurer les limites de la ville avec des instruments de mesure souvent conçus pour repérer la seule continuité du bâti.

Ce qui pose les problèmes géographiques les plus intéressants, toutefois, c'est le fait que les villes, et notamment les plus grandes d'entre

5. Voir à ce sujet Jean-Philippe Leresche, Dominique Joye, Michel Bassand (dir.), *Métropolisations. Interdépendances mondiales et implications lémaniques*, Genève, Georg, 1995.

elles, voient leur croissance s'accélérer au moment même où les deux autres moyens de traiter la distance, la mobilité et les télécommunications, connaissent des développements spectaculaires. Le premier constat est que l'attrait de la ville résiste bien à la concurrence, contrairement à ce que certains avaient pronostiqué. C'était sans compter avec les mutations des manières de produire qui caractérisent le moment présent. La part des activités qu'on peut appeler « créatives », c'est-à-dire non programmables (recherche, conseil, enseignement, culture), croît nettement ; or ce type d'activités a besoin d'échanges approfondis entre individus, de rencontres aléatoires, de proximité concrète avec des domaines voisins, toutes choses que la ville peut offrir. Comparé à celui de l'industrie, l'univers postindustriel se comporte globalement de manière moins destructrice vis-à-vis de la ville parce qu'il en a besoin. Aussi, le développement des réseaux de communication a plutôt tendance à renforcer le poids des villes, d'une part par leurs hiérarchies propres, qui advantagent les nœuds préexistants, d'autre part du fait de leur incapacité à répondre au niveau d'interactivité requis par les processus d'innovation. Comme naguère le téléphone, la télématique (y compris Internet) ou le télétravail tendent à se spécialiser dans la « périphérie » des activités les plus créatives, laissant le cœur du dispositif aux contacts en face à face et à la communication multidimensionnelle, c'est-à-dire à l'urbanité<sup>6</sup>.

Cependant, ce nouvel attrait pour l'urbain se produit dans un contexte où des logiques inverses soit continuent de fonctionner, soit donnent seulement aujourd'hui leur pleine puissance. Le périurbain, par exemple, correspond à l'apparition tardive, dans les couches moyennes et populaires françaises, d'un rejet de la banlieue et au désir enfin solvable de maison individuelle

en propriété, alors qu'il avait été beaucoup plus précoce en Amérique du Nord et en Europe du Nord-Ouest. Le mythe *technopolitain*, avec les réalités qui en découlent, représente un mixte ambivalent lié à la réintégration de l'industrie, par nature anti-urbaine, dans la ville. Enfin, le poids de l'automobile, qui continue de croître bien que ses limites et ses dangers soient connus, a pour effet, direct et indirect, le relâchement du tissu urbain.

Tout cela produit une évolution contradictoire. D'un côté, les unités urbaines croissent en taille, donc en potentiel absolu d'interactions entre les individus et les organisations : Tokyo, avec environ trente millions d'habitants, et quelques autres métropoles constituent des *sociétés locales* gigantesques et pourtant fonctionnelles. D'un autre côté, la probabilité moyenne que ces interactions se produisent diminue du fait d'un déficit de densité, de diversité ou des deux. On peut donc dire que, jusqu'à aujourd'hui, la métropolisation se traduit par une augmentation de l'urbanité *absolue*, avec ses avantages et ses coûts, et une baisse de l'urbanité *relative*, avec un risque de diminution de la productivité sociale de la ville. Cette évolution est-elle satisfaisante ? La question qui est posée aux sociétés urbaines est bien celle du type de ville, nécessairement lié au type de projet de société, qu'elles souhaitent voir émerger. Et, pour cela, il faut que chacun soit conscient des tendances spontanées, mais aussi des effets de ses actes sur la dynamique d'ensemble.

6. Dans *Métapolis ou l'avenir des villes* (Paris, Odile Jacob, 1995), François Ascher analyse avec précision ces questions (pp. 40-80).

## Métropolitiques

Le néologisme « métropolitique » a pour but d'identifier le domaine, peu exploré, des processus politiques spécifiques liés à la grande ville. Avec quelques exemples brièvement présentés, je tenterai de montrer que les approches géographiques de la ville ont à apporter à la fois à l'intelligence des réalités politiques et à l'exercice de la citoyenneté. On écartera d'emblée du débat ce qu'on appelle en France « politique de la ville ». D'abord parce que les problèmes des grands ensembles sont largement indépendants de la ville et renvoient à la marginalisation de certains groupes sociaux. Mais aussi parce que, pour la part qui revient à la ville (enclavement, perte de mixité), c'est à l'évidence un traitement global et non ponctuel – c'est-à-dire, on va le voir, une meilleure production et une meilleure distribution de l'urbanité – qui s'impose. Le « social » est donc à la fois plus grand et plus petit que l'urbain. Essayons de bien séparer les plans et les perspectives.

## Enjeux et acteurs de l'aménagement du territoire

La France, plus que d'autres sociétés européennes, est entrée dans l'âge urbain à reculons. Les idéologies anti-urbaines y demeurent puissantes dans les discours et les pratiques, qu'elles viennent des responsables politiques ou de simples habitants. Les Français ont au fond du mal à admettre qu'ils sont devenus un peuple d'urbains. Lorsque le thermomètre statistique, à travers la notion de Z.P.I.U.<sup>7</sup>, nous indique que la population française est urbaine à 96 %, on casse le thermomètre. Il en est de même, par exemple, chaque fois que l'on essaie de mesurer

la contribution des différentes configurations spatiales à la production du pays : la démonstration, pourtant relativement facile à faire, de la « surproductivité » urbaine suscite toujours de vives réactions. La « défense des territoires » devrait concerner en premier lieu les plus importants d'entre eux par la masse de la population qui y vit, l'ampleur des interactions qui s'y déroulent, la quantité de problèmes qui s'y posent. C'est loin d'être le cas, en raison notamment de la manière dont le système politique français filtre les questions posées à la société. Cela s'explique pour partie par le type de compromis qui a permis, depuis 1875, à l'architecture des pouvoirs de s'installer et de perdurer. Quatre piliers qui se renforcent et se verrouillent mutuellement : la sanctuarisation des limites communales, le département, le Sénat et le scrutin législatif d'arrondissement, aboutissent à rendre invulnérable une alliance entre l'État central et les zones faiblement peuplées pour réduire le poids de Paris et des grandes villes<sup>8</sup>. On verra que le problème est plus vaste encore.

Le débat sur l'aménagement du territoire, lancé en juillet 1993 par le gouvernement et provisoirement achevé en février 1995 par le vote de la loi d'orientation « pour l'aménagement et le développement du territoire », a offert une bonne visibilité sur les enjeux et les acteurs. J'ai essayé de résumer les attitudes élémentaires (fig. 2) et leur combinaison dans le champ politique (fig. 3). Si l'on tentait de repérer la distribution de ces positions parmi les principaux acteurs de la période, qui était aussi, pour une part, celle de la campagne présidentielle, on remarquerait que les clivages qu'elles engendrent ne recouvrent

7. Zone de peuplement industriel ou urbain.

8. Voir à ce sujet Serge Wachter, *La Ville contre l'État*, Montpellier, Reclus, 1995.

	Physiocrates	Étatistes	Libéraux	Urbanophiles
Logique de l'action	Corporatisme	Dirigisme	Marché dérégulé	Acteurs
Valeurs fondatrices	Indifférenciation inégalitaire	Indifférenciation égalitaire	Différenciation inégalitaire	Différenciation égalitaire

Figure 2.  
QUATRE  
ATTITUDES TYPES  
VIS-À-VIS DE  
LA VILLE ET DE  
L'AMÉNAGEMENT  
EN FRANCE

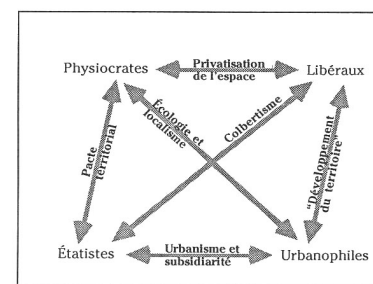


Figure 3.  
COMPOSITION LÉGITIME DES ATTITUDES  
ET POLITIQUES PUBLIQUES

pas les divisions politiques classiques. Ainsi, l'option du « pacte territorial » réunit des acteurs aussi divers que la F.N.S.E.A., la majorité du Sénat et des présidents de conseils généraux, Charles Pasqua, Philippe de Villiers ou Robert Hue. Au sein du gouvernement de l'époque, on sentait plus que des nuances entre Charles Pasqua, Parisien anti-Parisiens, et Daniel Hoeffel, Alsacien partisan d'une Europe des villes et des réseaux. On peut aussi noter l'ambivalence des écologistes, tentés de rejoindre les « urbanophiles » lorsqu'il s'agit de lutter contre les effets de l'automobile, mais également poussés, de par

leur localisme, à rejoindre un mouvement en expansion ces derniers temps, le parti *Nimby*<sup>9</sup>. Le cas de Jacques Chirac est particulièrement révélateur de la fluidité de ces enjeux émergents : défenseur d'un libéralisme « privatiseur » comme Premier ministre en 1986-1988, il a totalement changé de posture en 1993-1994 pour mieux marquer sa différence avec Edouard Balladur et a encore évolué depuis en optant pour une démarche à dominante « colbertiste ».

Sans entrer dans des développements qui dépasseraient le cadre de ce texte, retenons quelques idées simples qui montrent la force de la relation entre ville et politique. En premier lieu, il s'agit d'un débat ancien, aussi ancien que la formation de l'identité nationale et de sa dimension territoriale. Le problème spécifique à la France est, en effet, l'unification d'un espace très contrasté au départ entre une métropole (aux deux sens du terme) surpuissante et des zones périphériques, affaiblies et appauvries par la conquête et la domination. Les postures typiquement françaises de l'avant-garde, de l'universalisme imposé et de l'intégration sont incompréhensibles si l'on ne prend pas en compte cette histoire territoriale. On constate alors, et c'est le deuxième aspect, que le débat fondamental sur la relation entre état de la

9. *Not In My Back-Yard*, expression anglaise résumant l'attitude du corporatisme localiste face aux projets d'aménagement.

société et lien politique se déploie et se lit avec une particulière netteté dans sa composante spatiale. Comment traiter les différences en poursuivant un idéal de justice ? Cette problématique rawlsienne<sup>10</sup> va opposer deux groupes : ceux que j'ai appelés les « physiocrates » qui voient la ville comme une atteinte au principe d'harmonie, obtenue par égalité des densités, et, dans leur concentration, un avantage indu qu'il faut corriger, tout en acceptant les inégalités « naturelles » propres au monde agricole (superficie et fertilité du sol, spécialisations culturelles...); en face, les « développementalistes » ou les « urbaphiles », pour qui la ville est une configuration spatiale productive qu'il convient d'encourager. Le courant « étatiste » pourrait hésiter entre ces deux options puisque le « pacte républicain » peut être jugé atteint soit par une uniformisation du territoire, soit par une égale accessibilité au bien urbain. C'est pour des raisons évoquées précédemment que l'État central a en général choisi la première option, qui bénéficiait aussi d'un large consensus populaire. Mais, c'est le troisième élément, cette question est partie prenante d'une redéfinition des lignes de clivages les plus structurantes du champ politique français. Les débats qui, en 1969 (référendum sur la régionalisation), 1976 (rapport Guichard sur le redécoupage des pouvoirs) ou 1982 (lois de décentralisation) avaient paru écrasés pour les déterminismes dominants, émergent comme l'un des axes d'un nouveau système de dissensus. Celui-ci délaisse le couple traditionnel « classe + État » pour s'orienter vers les problématiques de l'individu (cycles de vie, rapport au travail, bioéthique...) et des espaces non nationaux (ville, Europe, mondialisation). On peut donc penser que, sous des formes diverses, la « question urbaine » va participer de manière croissante à la recomposition en cours.

### Un nouvel espace légitime

On commencera à vérifier l'importance des changements à travers l'évolution de l'espace de la représentation. Les trois cartes qui suivent montrent que, en 1992 et 1995, se poursuit une évolution commencée dans le courant des années 1980 : la dissociation croissante entre, d'un côté, un *archipel* urbain constitué des centres des villes disposant d'une « bonne santé urbaine », de l'autre, un ensemble de territoires environnants qui se subdivisent eux-mêmes en plusieurs catégories, selon des identités régionales renouvelées. Parmi ces territoires, se distinguent de vastes zones de « banlieues à problèmes » qui s'étendent des premières couronnes suburbaines à des franges industrialisées parfois éloignées, comme dans le Bassin parisien : là, une droite dure dispute le terrain à un parti communiste déclinant. Que sont exactement ces villes « en bonne santé » ? Pour l'essentiel, celles qui satisfont aux critères fondamentaux de l'urbanité, c'est-à-dire les villes qui ne doivent pas leur caractère urbain à la révolution industrielle ou à ses conséquences. Les villes à dominante industrielle, portuaire ou touristique (manque de diversité), les villes dont la centralité a reculé ou s'est effondrée (manque de densité) appartiennent à l'autre catégorie. Marseille, Toulon ou Nice, mais aussi Le Havre et les agglomérations des bassins miniers en sont les cas les plus nets.

La droite paraît actuellement moins en phase que la gauche avec cette nouvelle légitimité urbaine, comme en témoignent les dernières élections municipales qui ont vu, ce qui est nouveau en France, le succès d'une gauche « post-

10. John Rawls, *Théorie de la justice*, Paris (trad. fr.), Éd. du Seuil, 1987.

Pourcentage de  
voix pour le oui  
(suffrages exprimés)

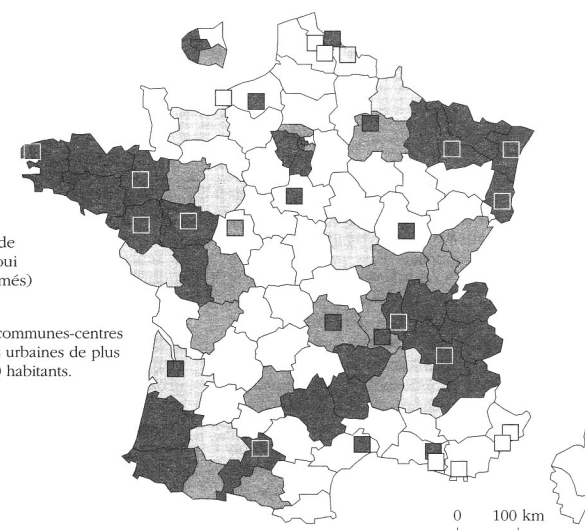
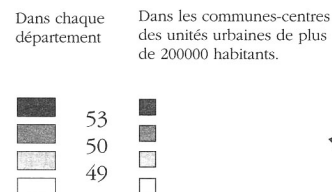


Figure 4.  
LE RÉFÉRENDUM SUR LE TRAITÉ DE MAASTRICHT (1992)

Poids relatif des candidats  
« de gouvernement »  
(Jospin, Chirac, Balladur)  
par rapport aux candidats « protestataires »  
(Le Pen, Hue, Laguiller, Villiers, Voynet)

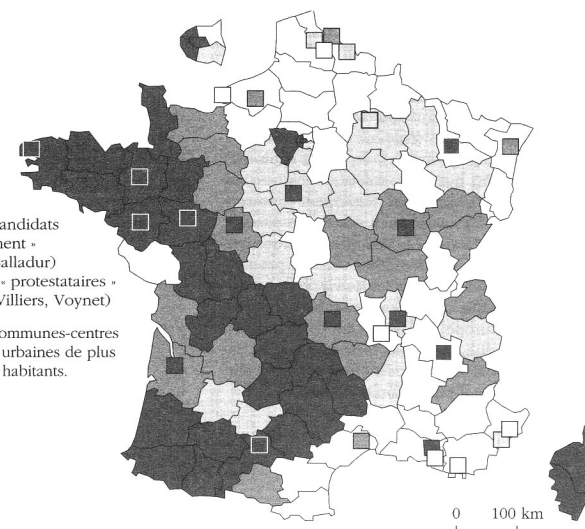


Figure 5.  
LE POIDS RELATIF DES CANDIDATS DE GOUVERNEMENT  
(PRÉSIDENTIELLE DE 1995, 1<sup>er</sup> TOUR)

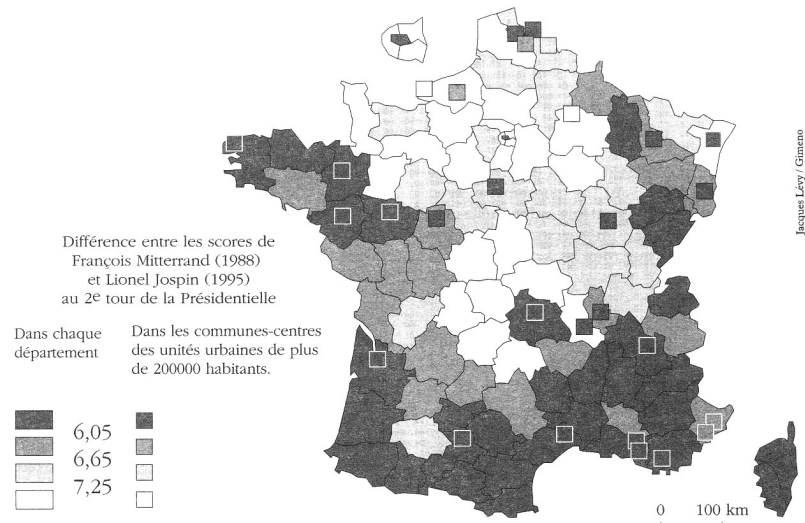


Figure 6.  
LA RÉSISTANCE DU CANDIDAT DE GAUCHE  
ENTRE 1988 ET 1995 (2<sup>e</sup> TOUR)

classiste » dans les centres des grandes villes, Toulouse apparaissant comme un cas original. Or, à la lecture des cartes, on se rend compte que ce nouvel espace légitime urbain fait peu de cas des traditions : Marseille et Aix-en-Provence ont inversé en quelques années leurs préférences respectives et, à Paris, la carte de la gauche se décale de plus en plus nettement de ses bastions ouvriers de naguère, d'ailleurs largement vidés de leur contenu. L'objectif de reclasser de nouveaux enjeux dans d'anciennes cases risque d'être un calcul à courte vue. La vraie question est de savoir qui le premier, sur la scène politique, saura prendre la mesure des attentes qui se font jour.

La position dans la société, mesurée selon un modèle métaphorique centre/périphérie (inclus/exclus ou mieux : connectés/déconnectés),

semble bien correspondre à l'espace réel. Il faut cependant se retenir de regarder le présent avec les lunettes du passé. Qui sont, en effet, les protagonistes de cette évolution ? Compte tenu du coût différentiel, notamment monétaire, du sol urbain, ceux qui optent pour ses valeurs les plus élevées, en général dans les centres historiques, ne le font pas par hasard, mais par choix. La littérature anglo-saxonne s'est polarisée sur la solvabilité financière nécessaire au choix d'habitat et a nommé *gentrification*<sup>11</sup> (« embourgeoisement ») le nouvel attrait pour le centre après des années, parfois des décennies, de désintérêt. C'est là une vision quelque peu étriquée. Car, à ressources constantes, de multiples stratégies

11. Parmi les premiers travaux sur le sujet, voir Neil Smith, Peter Williams (éd.), *Gentrification of the City*, Boston, Unwin Hyman, 1986.

spatiales sont possibles dans les différents gradients de l'urbain, qui se combinent avec d'autres éléments de la stratégie individuelle globale : professionnelle, interpersonnelle, patrimoniale, etc. Sans que tous les acteurs soient à égalité, beaucoup – sans doute une majorité dans nos sociétés – disposent de marges de manœuvre qui donnent une signification pratique à leurs arbitrages. Et, à cet égard, le choix de la ville n'est pas un simple luxe : c'est, compte tenu de la productivité, dans toutes sortes de domaines, de l'espace urbain, un investissement, et d'un genre différent de celui que pouvait faire la « bourgeoisie » des sociétés industrielles. On peut donc identifier, sur le « plan factoriel » des positions sociales – si l'on accepte, par commodité, cette approche par ailleurs discutable –, un « capital urbain », sans doute plus proche du « capital culturel » que du « capital économique », car il est à la fois relativement peu monétaire (bien des choses parmi les plus essentielles d'une ville sont bon marché ou gratuites) et parfois contradictoire avec l'accumulation patrimoniale (le choix urbain peut conduire à renoncer à être propriétaire), mais surtout irréductible aux deux autres. Tous ces éléments concourent à faire de l'urbanité un marqueur sociologique pertinent mais d'un type nouveau, dans un contexte où une « crise des classements » amène à repenser la conception même de l'analyse des « positions sociales ». S'il ne s'agit pas d'une nouvelle classe, il s'agit en tout cas d'une nouvelle légitimité porteuse d'enjeux et d'attentes.

#### *Le gouvernement urbain en question*

Du point de vue des politiques publiques, quels sont ces enjeux et ces attentes ? On peut proposer une réponse simple : les citoyens

veulent un gouvernement urbain qui produise et distribue de l'urbanité. Cela signifie que la dimension spatiale de l'action urbaine entre alors de plain-pied dans les programmes politiques. Les questions du logement, de la croissance, de l'emploi, des transports sont alors *révisitées* dans la recherche de la meilleure réponse à la question posée. Mettre le projet urbain au centre d'un « horizon de société » qu'on propose à ses concitoyens est relativement nouveau en France, contrairement à l'Allemagne, aux Pays-Bas ou à l'Italie. Cette évolution s'est produite presque par surprise, car le champ politique le plus structuré, dominé par des visions économistes, lui laissait peu de place. Ainsi la droite libérale a longtemps jugé « dogmatique » (c'est encore le cas à Paris) de donner une vraie priorité aux transports en commun tandis que la gauche ouvriériste traitait les questions urbaines de « petites-bourgeoises ». C'est donc au nom d'idéologies confuses et composites (le cas de Tours est révélateur à cet égard) que, au cours des années 1970, certaines villes se sont orientées vers une reconquête du centre, ont donné un coup d'arrêt aux métriques automobiles et ont commencé à réfléchir à l'urbanisation des banlieues. Le retour du tramway, mode de transport par excellence de la ville européenne, signale la fin du « tout automobile » que Georges Pompidou appelait de ses vœux et le début d'une nouvelle conscience politique urbaine. Point d'aboutissement de cette évolution : en 1995, les maires sortants de Strasbourg et de Nantes se font réélire sur la base de bilans essentiellement urbanistiques.

Un autre enjeu est peu à peu apparu, celui du gouvernement urbain. La ville industrielle, fondamentalement fragmentée, s'accommodait bien de la pulvérisation des pouvoirs communaux. Une politique de projet urbain est par

définition globale car, pour espérer se manifester aux échelles les plus fines, elle doit avant tout assurer les grands équilibres urbains : habitat, emploi, commerce, éducation, loisirs, transports. Or on peut facilement montrer que si n'est pas réalisée une adéquation minimale entre espace civil et espace politique urbains, la « souveraineté » ne peut être assurée, puisque certains dirigeants, aussi démocratiquement élus soient-ils, peuvent prendre des décisions s'imposant à des populations devant lesquelles ils ne sont pas responsables. C'est ce qu'Aristote appelle l'*empire*, par opposition à la *république*. Il convient d'abord de définir l'espace civil de référence et ce n'est pas évident, on l'a vu, dans les métropoles actuelles. Cela conduit à reconnaître que des masses urbaines considérables, telles que l'Île-de-France et ses dix millions d'habitants, fonctionnent, de fait, comme des espaces d'échelle *locale*, c'est-à-dire quotidienne. On s'aperçoit alors que la question des effets pervers du découpage n'est nullement anecdotique. Sous le terme de *spillover*, elle constitue un thème classique des travaux nord-américains. En France, son impact n'est pas négligeable en matière de logement puisque, dans les grandes villes, les maires ont pu « changer le peuple » en renforçant leurs clientèles respectives, ce qui n'a fait qu'aggraver les disparités préexistantes. C'est aussi le cas en matière de fiscalité avec les *corporatismes géographiques* qui permettent, par exemple, à une commune de banlieue aisée de profiter des services de la commune-centre sans les payer. Forme particulière du *free rider* analysé par Mancur Olson<sup>12</sup>, ces phénomènes manifestent une faille dans le système de régulation politique, dont les États-Unis nous montrent qu'ils peuvent se transformer en véritable trou noir capable d'aspirer et d'écraser toute logique

de solidarité et de transformer une société en mosaïque de communautés hostiles.

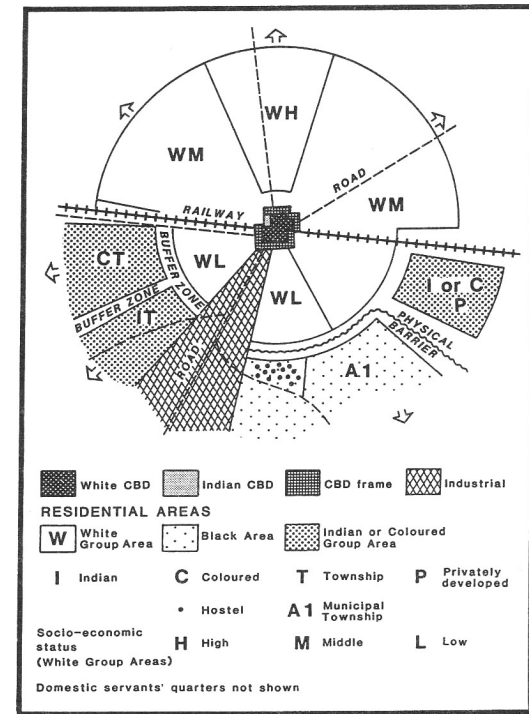
La mise en place d'une souveraineté démocratique métropolitaine est donc à l'ordre du jour, malgré les fortes réticences des échelons préexistants. Les réformes ont été jusqu'ici timides et, en réclamant l'expérimentation de conseils d'agglomération élus au suffrage universel, l'Association des maires de grandes villes de France (A.M.G.V.F.)<sup>13</sup> déplace clairement le débat en direction des citoyens-citoyens. Cela semble le seul moyen pour déverrouiller un système autobloquant. Comme l'Europe, la ville est l'un des lieux où l'opposition centralisme/fédéralisme, même si certains mots restent tabous, tend à s'installer dans la vie politique française.

#### Urbanité et sociétalité

Observons la carte schématique ci-après (fig. 7). On y découvre, avec l'apartheid triomphant des années 1970, le triomphe du *géographiquement correct* : chacun chez soi. Dans les villes sud-africaines, les échanges entre communautés étaient autoritairement réduits au minimum par une allocation planifiée des individus et de leurs activités. Point limite de certaines tendances observées dans certaines cités des États-Unis, la ville de l'apartheid a constitué une monstrueuse et édifiante expérimentation. À Johannesburg, lorsque, dans les années 1980, les évolutions du système productif ont contraint les employeurs des centres d'affaires à recruter des non-Blancs, ces nouveaux *cols blancs* ont exercé une pression croissante sur les propriétaires de logements

12. Mancur Olson, *La Logique de l'action collective*, Paris, P.U.F., 1977.

13. A.M.G.V.F., *Mon pays, c'est la ville. Le manifeste des maires des grandes villes de France*, Paris, Grasset, 1994.



Source : A. J. Christopher, *The Atlas of Apartheid*, Londres/Johannesburg, Routledge/Witwatersrand University Press, 1994.

Figure 7.  
LA VILLE DE L'APARTHEID : CARTE DE SYNTHÈSE

dans les centres anciens, en principe réservés aux Blancs. Peu à peu, ces quartiers sont devenus « gris », puis de plus en plus noirs. Avant même la libération de Nelson Mandela, les Blancs avaient commencé à désertir le centre et une étrange division verticale de l'espace s'était établie : les Blancs dans les parkings et dans les bureaux des étages élevés, les Noirs dans la rue.

Cette caste dominante, qui a, jusqu'au bout, défendu une conception communautaire du social, a, dans le même temps, abandonné l'idée urbaine. Inversement, les Noirs vivant dans les quartiers centraux se sont battus pied à pied, durant les années 1960, pour échapper à la déportation dans les *townships*. Les élites politiques d'aujourd'hui, Noirs et Blancs réunis,

s'emploient à réunifier les pouvoirs urbains pour promouvoir une gestion commune des solidarités et des projets.

Ce qu'on peut retenir de cette histoire, c'est que, comme aux États-Unis, la culture des groupes dominants était simultanément communautariste et anti-urbaine, que ces deux attitudes se ressemblent et se nourrissent mutuellement. Cela s'exprime de manière caricaturale à la fois dans les ghettos (ségrégation subie) et dans les *gated communities*, ces « villes privées » dont les copropriétaires sélectionnent les nouveaux habitants sur des critères de revenus, d'âge et de race et filtrent, grâce à des barrières physiques et à des milices, tout flux venant du monde extérieur (autoségrégation)<sup>14</sup>. Le premier enjeu éthique de la ville est donc celui-ci : le choix de la ville, c'est le choix d'une société intégrée et ouverte faite d'individus autonomes. Le second enjeu porte sur la relation entre puissance et responsabilité. La ville est un objet totalement artificiel et, en même temps, extrêmement vulnérable. Les villes reconstruites en sont un exemple frappant. À l'est mais aussi à l'ouest de Berlin, les dégâts de la reconstruction « moderne » (c'est-à-dire industrialiste) sont jugés beaucoup plus graves que ceux des bombardements. Les interminables grands ensembles qui s'étalent sur des kilomètres en plein cœur de la ville demanderont, pour être réintégrés, une énergie et une imagination bien supérieure à ce qui est nécessaire pour un quartier comme Prenzlauer Berg, très dégradé mais déjà

« branché », car porteur d'une culture urbaine intacte. Ce n'est pas un hasard si c'est à Berlin, ville sinistrée par l'absence cruelle de *phronésis*, qu'a été forgée, après les luttes urbaines de Kreuzberg à la fin des années 1970, l'expression de rénovation douce, prudente, circonspecte (*behutsame*). L'exemple de Beyrouth montre les difficultés rencontrées quand on veut refabriquer à coups de grue et de bulldozer une mémoire urbaine disparue dans les décombres des pratiques quotidiennes, plus encore s'il faut en inventer une.

La ville fut le lieu privilégié des utopies classiques ; elle s'impose à nouveau dans un cadre de réflexion où l'utopie cesse d'être surimposée à la société et redevient utile comme fiction démocratique. Un certain nombre d'évolutions récentes donnent à croire que ces manières de penser et de faire se développent dans l'action urbaine. C'est l'idée d'un projet à la fois modeste et *autotranscendant* – ce sur quoi réfléchit toute une lignée de philosophes, de Kant à Habermas –, simultanément global, portant sur la longue durée et pourtant respectueux des attentes inévitablement contradictoires d'une multitude d'acteurs. La ville, parce qu'elle est cet objet géographique singulier, nous invite et nous convoque pour donner à cet horizon du sens, c'est-à-dire de la réalité.

Jacques Lévy.

14. Voir à ce sujet Evan McKenzie, *Privatopia*, Yale, University Press, 1994.