

GÉOGRAPHIE

collection



Jean-Pierre PAULET

# MANUEL DE GÉOGRAPHIE URBAINE



ARMAND COLIN

3<sup>e</sup> ÉDITION

# Table des Matières

[Page de Titre](#)

[Table des Matières](#)

[Page de Copyright](#)

[Collection U Géographie](#)

[Introduction](#)

## [PREMIÈRE PARTIE - Une dynamique urbaine de plus en plus complexe](#)

[Chapitre 1 - La ville, objet de débat](#)

[Un champ de recherche](#)

[De la concentration à l'éclatement](#)

[Chapitre 2 - La ville en tant que système](#)

[La simplification et l'abstraction](#)

[Des conflits d'objectifs](#)

[Chapitre 3 - Une hiérarchie urbaine](#)

[Influence et domination](#)

[La théorie : mieux comprendre le monde](#)

[« L'économie d'archipel »](#)

## [DEUXIÈME PARTIE - L'urbanisation : le révélateur du niveau de développement](#)

[Chapitre 4 - Vers la ville invisible](#)

[Une mobilité croissante](#)

[Un phénomène général : l'artificialisation des littoraux](#)

[Les pays en développement : « Pitié pour les grandes villes »](#)

[Chapitre 5 - Des villes dominatrices](#)

[La concentration de la puissance](#)

Deux grandes concentrations mondiales

## TROISIÈME PARTIE - Des centres aux périphéries

### Chapitre 6 - Le quartier : le lieu charismatique de la rencontre

Le quartier, héritier du village

Mesurer et géométriser

La valeur du sol : un élément déterminant

### Chapitre 7 - Les centres : crises et rénovations

Le modèle européen : L'importance des centres historiques

L'Amérique ou « Le cercle vicieux des grandes agglomérations »

Dans le « Sud », la pauvreté façonne la ville

### Chapitre 8 - L'étalement urbain : le problème majeur

Où s'arrête la ville ?

L'étalement : une perte d'identité

## QUATRIÈME PARTIE - La ville un espace vécu

### Chapitre 9 - Du réel au symbolique

« Une subjectivité souhaitée »

Le questionnaire : un rôle fondamental

### Chapitre 10 - Des « cartes plein la tête »

La distance est une notion subjective

Une cartographie pour l'action

Représenter la subjectivité

### Chapitre 11 - Des risques réels et des préjugés

Un enfer urbain ?

La « nature » : un produit de consommation

## CINQUIÈME PARTIE - Vers la « ville durable » ?

### Chapitre 12 - Des décennies d'erreurs

Les héritages : un fardeau très lourd

[Le temps des utopies](#)

## [Chapitre 13 - Du laissez faire à l'aménagement des territoires](#)

[La modestie retrouvée](#)

[La prise de décision : les outils et documents de l'urbanisme](#)

## [Chapitre 14 - Le développement urbain durable : des obstacles insurmontables ?](#)

[Qu'est-ce qu'une ville durable ?](#)

[Qui gouverne la ville ?](#)

[La ville de demain : différentes conceptions](#)

## [Conclusion](#)

## [Bibliographie](#)

## [Sites Internet](#)

© Armand Colin, 2009  
978-2-200-24660-0

Armand Colin 21, rue du Montparnasse 75006 Paris

Tous droits de traduction, d'adaptation et de reproduction par tous procédés, réservés pour tous pays. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur, est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (art. L. 122-4, L. 122-5 et L. 335-2 du Code de la propriété intellectuelle).

## **Collection U Géographie**

Illustration de couverture : Manhattan © Richard Berenholtz CORBIS.  
Maquette de couverture : L'Agence libre.

Maquette intérieure : Yves Tremblay.

## Introduction

JUSQU'À UNS ÉPOQUES relativement récente la population mondiale était essentiellement agricole. La « ville moderne » naît avec les révolutions industrielles, le développement des moyens de communication, l'exode rural. L'Europe et l'Amérique du Nord connaissent, au XIX<sup>e</sup> siècle, une urbanisation rapide. À l'échelle mondiale, en 1850, le taux d'urbanisation n'est que de 6,4 % : en 1900 il ne dépasse pas 14 %. Au milieu du XX<sup>e</sup> siècle, 30 % seulement des habitants de la planète étaient considérés comme « urbains ». Cette croissance est désormais de plus en plus rapide. Une date, que l'on peut qualifier d'historique, se situe en 2007 : d'après l'ONU et la Banque Mondiale la moitié de la population mondiale est désormais composée de citadins. Cette progression doit se poursuivre et les estimations les plus sérieuses évoquent 60 % d'urbains en 2030 !

Il est cependant difficile d'expliquer des paysages de plus en plus complexes et artificialisés. Avec l'étalement des villes on peut se demander si la mondialisation ne conduit pas à un phénomène urbain généralisé ? En 1952, George Chabot, pouvait encore écrire : « *Il semble que la notion de ville soit, chez chacun de nous, très claire ; nous définissons la ville par contraste avec la campagne qui l'entoure* » (*Les villes*, A. Colin). Aujourd'hui, la séparation ville/campagne devient complexe et n'a plus de sens en termes de mode de vie. Il ne faut pas oublier, que dans les pays des « Sud », des masses paysannes considérables existent toujours. Dans les pays développés on parle, depuis longtemps déjà, du « *rural non farmer* » : on loge à la campagne et on travaille à la ville. L'agriculture elle-même devient une industrie. L'artificialisation du monde exige de l'espace et la pression de l'homme sur les milieux ne cesse de s'accroître. On a pu évoquer ainsi la « *folle urbanisation du monde* » et la « *croissance urbaine avance à un tel rythme que les géographes en perdent leur latin* » (Anne Bauer, 2009). Cet accroissement est particulièrement fort dans les pays les plus pauvres



ou en voie de développement. En Afrique, la population des villes a été multipliée par 11 entre 1950 et 1997 et, dans un avenir proche, un Africain sur deux vivra en ville. Cette forte croissance a de nombreux effets inquiétants : destruction des écosystèmes, accroissement des risques, prolifération des taudis et des populations démunies à la périphérie des cités. L'ONU prévoit, si la situation ne se modifie pas, près de 1,4 milliard d'habitants s'entassant dans les bidonvilles en 2020. Déjà, aujourd'hui, plus de 40 % de la population des villes indiennes habite dans ces zones misérables.

Cette « explosion » urbaine a de multiples causes qui dépendent des conditions économiques et sociales des différents pays mais elle très inégale. On peut appliquer aux villes ce que Jean-Christophe Gay écrivait sur l'espace géographique en général : « *Il semble que l'organisation spatiale du monde est faite de ruptures qui peuvent être nettes ou floues* » (*Les discontinuités spatiales*, Economica, 1995). À l'ère de la mondialisation les milieux sont plus ou moins attractifs : il y a des régions qui « gagnent » ; des villes concentrent en effet les facteurs de réussite. En revanche des espaces sont véritablement abandonnés. Par exemple, les côtes, au sens large, attirent de plus en plus et les pressions s'accroissent sur ces milieux fragiles : bétonnage, pollution, activités industrielles et touristiques, destruction des plages etc. Aux États-Unis les populations côtières augmentent quatre fois plus vite que celles de l'intérieur et, en Chine, la fracture entre les régions littorales et les arrière pays ne fait que s'accroître. Cette urbanisation prend désormais des formes variées et il devient de plus en plus difficile de qualifier la morphologie de ces constructions souvent diffuses. À l'étalement en « tache d'huile » s'ajoute le gigantisme des « mégapoles » comme Lagos, Mexico, Sao Paulo. Dans les « mégalo-pôles » se concentre la puissance et les capitaux : elles ont aussi plusieurs dizaines de millions d'habitants comme Tokyo, Séoul ou le « Grand New York ». Le travail, difficile, du géographe est de différencier ces formes nouvelles et de trouver des appellations.

Les inquiétudes, face à l'urbanisation actuelle, souvent anarchique, ne doivent pas faire oublier une réalité essentielle : les villes sont le reflet des civilisations car elles sont des symboles : on peut, en se limitant, citer

Rome, Venise, Londres, Pékin, La Mecque, New York ou Paris. Des activités spécifiques ont fait naître les cités : politiques, religieuses, commerciales, administratives ou culturelles. On a tout d'abord défini la ville, à juste titre, par ses fonctions, la concentration de la population et un art de vivre « urbain ». Robert E. Park, sociologue, de l'école de Chicago, écrira en 1916 : « *La ville est plutôt un état d'esprit, un ensemble de coutumes et de traditions* » (*Proposition de recherche sur le comportement humain en milieu urbain*). Toutefois, aujourd'hui, les villes sont « éclatées » et de plus en plus composées d'îlots éparpillés dans les campagnes. Toutefois l'agglomération principale, par ses services, son image, ses équipements, attire toujours. La ville traditionnelle est en effet, un centre de commandement qui est proportionnel à son importance. En 1996, Olivier Dollfus créa le concept « *d'archipel mégalopolitain mondial* » ; un ensemble de villes qui contribuent « *à la direction du monde* » car elles concentrent des activités d'innovation et de commandement. Ces villes de l'AMM n'exercent pas forcément leurs pouvoirs sur leurs périphéries proches : elles sont reliées entre elles grâce aux technologies modernes. La mondialisation fonctionne désormais en « territoires-réseaux ».

La principale innovation du XX<sup>e</sup> siècle est « l'étalement » urbain. Le terme, employé tout d'abord par les géographes anglo-saxons (*Urban sprawl*) traduit une urbanisation discontinue qui provoque des déséquilibres : coût élevé des transports ou ségrégation sociale. Le prix des terrains moins élevé dans les périphéries des agglomérations ou le désir de s'installer dans des pays agréables provoque cet étalement urbain. Dans ces conditions le concept de « développement durable » s'applique particulièrement bien aux villes. En 1987 le *rapport Brundtland* (du nom de la Présidente de la Commission) a rendu la notion très populaire. En effet comment peut-on préserver l'avenir, arrêter les mauvaises pratiques, préserver l'environnement ? Le défi de la longue durée pose de nombreux problèmes dans un univers marqué par la concurrence, le profit, le rendement rapide et le court terme. Deux objectifs majeurs sont à atteindre : l'amélioration de la qualité de vie et la préservation des espaces naturels et agricoles : en effet l'avenir des campagnes est inséparable de l'évolution urbaine. Dans ces conditions la

notion de « développement durable » est essentielle même si elle a été maladroitement critiquée par des observateurs mal informés ! Le problème est plutôt le suivant : comment surmonter les obstacles et parvenir à contrôler la diversité des situations dans le monde ?

L'urbanisation touche particulièrement les « Sud » : le « développement durable » suppose la disparition du mal-développement, de l'injustice ou des guerres qui paralysent des États entiers. Par exemple, un pays africain sur quatre connaît des conflits armés et plus de quinze millions de personnes doivent émigrer pour cette raison. La croissance économique a des effets souvent pervers et elle suscite des inégalités. Le succès de l'émigration, par exemple, vers les villes entraîne tout naturellement une augmentation du nombre de citadins démunis : ainsi, en Chine, le taux de pauvreté s'accroît dans les villes malgré une forte croissance économique : la ville reflète donc les contrastes sociaux. En revanche les quartiers de luxe se multiplient dans toutes les grandes cités : par exemple à Londres, New York ou Moscou : cette dernière agglomération va devenir l'une des villes les plus chères du monde car les « milliardaires » s'installent désormais dans de luxueux quartiers.

C'est pour cette raison que la ville est devenue un sujet de recherche et de débat pour toutes les sciences sociales. L'époque est à la pluridisciplinarité car les élus, les décideurs, les gouvernements, les différents « acteurs » concernés veulent comprendre l'évolution des villes afin de prendre des décisions. Encore faut-il que l'on ait, dans un pays, une « bonne gouvernance ». Cette « explosion urbaine » est difficile à maîtriser car les situations diffèrent entre les pays, les régions, les quartiers. La plupart des grandes réunions internationales reconnaissent trois objectifs communs : parvenir à un véritable développement économique, créer le bien-être et protéger l'environnement. On peut dans ces conditions affirmer que l'avenir des villes décidera de l'avenir des sociétés du futur.

# PREMIÈRE PARTIE

Une dynamique urbaine de plus en plus  
complexe

# Chapitre 1

## La ville, objet de débat

QU'EST-CE QU'UNE VILLE ? Il est de plus en plus difficile de définir simplement des systèmes variés qui évoluent sans cesse. Les études sont de plus en plus problématiques car les différentes sciences humaines corrélées avec des idéologies ennemies s'affrontent. D'autre part, comme le souligne Séverine Bounhol « nous sommes dans une société d'accélération de l'histoire, de refus du temps et du culte de l'immédiateté » (2004). C'est pour cette raison que le concept de « ville durable » est parfois encore mal compris. Les erreurs du passé, les héritages (en matière d'urbanisme) pèsent très lourds et sont des obstacles qui freinent la construction des villes à taille humaine. Les diverses générations de villes, les systèmes socio-économiques dans lesquels les agglomérations se développent rendent souvent obsolètes les théories générales qui tentent d'expliquer « l'éclatement » urbain et les structures en réseaux qui s'établissent. Très souvent les idéologies croient pouvoir expliquer et les spécialistes des sciences humaines multiplient les explications. Ainsi depuis des décennies on parle de « l'urbain ». Henri Lefebvre, en 1970, dans un ouvrage intitulé « La révolution urbaine » écrivait : « nous ne disons plus : la ville » et il faut donc « déceler et formuler quelques lois de l'urbain ». Néanmoins il est aujourd'hui toujours utile de parler de ville car le terme est à la fois plurimillénaire, évocateur et chargé de symboles. Du latin *villa* (« maison de campagne ») il désigne, dès le gallo-roman, une agglomération urbaine. Cependant, il était facile, avant la première révolution industrielle d'opposer la ville et la campagne ; la cité avait en effet des frontières architecturales et juridiques précises. Aujourd'hui, l'étalement urbain rend très difficile les délimitations et, par ailleurs, les critères de définition varient d'un pays à l'autre. En France, d'après l'INSEE, une agglomération, pour devenir

une ville doit avoir au moins 2 000 habitants mais au Japon le seuil est de 50 000 et au Danemark de 200 ! Dans beaucoup d'autres pays la définition administrative domine mais en Amérique du Nord on tient compte des deux facteurs. On pourrait ajouter d'autres critères comme le pourcentage de population agricole ou « l'aspect urbain » d'une cité. La difficulté réside dans la complexité de la ville contemporaine. Comme le constate Denise Pumain, « toute définition trop simple qui privilégierait un seul point de vue risque donc d'altérer la complexité intrinsèque du phénomène urbain » (1994). Les idéologies, les idées préconçues faussent, dès le départ la recherche. H. Lefebvre, en 1970, en est un exemple. Il écrit en effet que la ville est « le terrain privilégié de la lutte des classes » ! De même, en 1996, R. Guglielmo pense que ce sont les « classes dirigeantes qui imposent aux grandes métropoles leur politique d'aménagement » en dispersant « la classe ouvrière ».

On oublie aussi, trop souvent, que pour définir une ville il faut avant tout tenir compte du principe de représentations. Antoine S. Bailly pense que « l'espace en soi n'est pas l'objet d'étude puisque le réel objectif existe grâce à nos construits » (1991). Autrement dit toute définition des espaces urbains doit tenir compte d'une question : comment les habitants voient-ils leur ville, leur quartier, leur rue ? Toute théorie valable repose sur une obligation : connaître non seulement l'objet (à savoir l'espace urbain) mais surtout la perception, la représentation de l'environnement.

## **Un champ de recherche**

### De la description à la morphologie mathématique

La géographie classique a peu étudié les villes en se limitant à la description et à l'observation, en privilégiant l'étude des campagnes, en donnant au milieu physique et à l'Histoire une place dominante. Au début du siècle les géographes, comme le souligne Paul Claval, se contentent « généralement [...] de nommer les villes et d'indiquer leur spécialité ». En fait, celles-ci ne sont qu'une illustration de la région en exprimant « l'originalité » d'un espace donné. P. Vidal de la Blache a des

accents lyriques pour décrire les villes « figées dans leur passé » mais la « sève urbaine n'est pas éteinte. Elle est dans l'histoire et dans le sang des habitants ». (*Tableau géographique de la France*, 1905, tome premier de l'*Histoire de France* d'E. Lavisse.)

### *Le temps des monographies*

Dans les années 50, G. Chabot exprime une idée qu'on allait souvent retrouver : le paysage définit la ville. Le bon sens commun sait en effet reconnaître l'espace urbain avec son habitat dense, sa concentration de populations, ses fonctions particulières et visibles. M. Derruau pense que la « notion de ville apparaît claire à chacun » mais qu'il est « difficile d'en donner une définition qui soit précise dans les termes » (cité par O. Dollfus, 1970). Toutefois, les diverses conceptions de la ville que l'on voit apparaître avec les révolutions industrielles sont souvent maladroites, face à l'évolution rapide des structures économiques, sociales et spatiales. F. Ratzel, à la fin du siècle dernier, écrit que la ville est tout simplement « une réunion durable d'hommes et d'habitations humaines qui couvre une grande superficie et se trouve au croisement de grandes voies commerciales ». H. Dörries, dans les années 30, satisfait davantage les géographes en mettant l'accent sur le paysage urbain et la description du milieu. En fait, le problème de la définition des villes est lié à leur essor depuis le XX<sup>e</sup> siècle. La géographie urbaine elle-même est récente et a intéressé les géographes au fur et à mesure de l'extension des agglomérations. Par ailleurs – et la question sera évoquée plus longuement dans une approche épistémologique –, chaque ville est considérée comme un cas particulier qui n'implique pas de définition générale. La géographie jusqu'à la Seconde Guerre mondiale (et au-delà) s'est voulue « science du concret », surtout en France, à la différence des autres sciences humaines. Cette carence épistémologique – qui n'empêche des travaux brillants – replace la ville dans la conception globale de la science géographique qui repose sur la description empirique.

Dans ces conditions, l'analyse du phénomène urbain s'est longtemps limitée à l'aspect « extérieur » des agglomérations. Si le bon sens fait

tout naturellement reposer la ville sur la notion de concentration des hommes, du bâti, des flux, des capitaux, de l'innovation, les définitions « classiques » insistent sur un certain nombre de caractéristiques *concrètes*, spécifiques, allant de la « maison urbaine » à étages aux équipements, aux voies de circulation ou aux plans de la cité. Dans ce contexte, il faut ajouter un élément essentiel de la géographie que nous avons appelé « classique » : le milieu physique. Celui-ci est sans conteste fondamental pour comprendre une ville donnée. Mais il a été longtemps placé en préliminaire, pour bien marquer que tout ce qui va suivre est fortement déterminé par les « conditions naturelles ». Quoi qu'il en soit, on voit, très tôt qu'une « individualité géographique ne résulte pas de simples considérations de géologie et de climat » et Vidal de la Blache montre bien que c'est l'homme qui en « pliant la nature à son usage [...] met en lumière son individualité » (ouvrage cité). Pourtant, quelle que soit la définition, on s'accorde pour reconnaître jusqu'aux années 60, en France en particulier, que chaque ville est un « cas » spécifique peu comparable ; il suffit donc de montrer l'originalité locale et la « personnalité » de la région ou de la ville. Vidal de la Blache, en conclusion de son *Tableau de la France*, résume sa conception de la méthode : « L'étude attentive de ce qui est fixe et permanent [...] doit être ou devenir plus que jamais notre guide. » On comprend mieux la vogue des « monographies » et des études régionales. R. Blanchard, dans son livre sur Grenoble (*Étude de géographie urbaine*, Armand Colin, 1912), précise que la ville doit être étudiée en « fonction des conditions physiques de sa situation ». Les études de l'époque ne cherchent pas à généraliser, encore moins à ébaucher des théories. Autrement dit, la voie royale de cette géographie urbaine repose sur « l'empirisme et l'idiographisme » (Bailly (A.S.), *Les concepts de la Géographie humaine*, Masson, 1991). L'Histoire est directement liée à ces concepts : le paysage est le résultat d'une évolution, d'une accumulation de formes et de « couches » successives qui font d'une ville donnée une « région historique » unique et sans équivalent. Pendant longtemps, chaque étude urbaine se doit de débiter par une étude historique retraçant le passé de la cité depuis ses origines. On peut signaler, en revanche, que toute analyse géographique doit au contraire partir des faits observables, du présent, avant de rechercher dans le passé les éléments de l'explication des paysages. Dans ces



conditions, la description des formes urbaines peut être perçue de diverses manières, en évoluant avec les réalités elles-mêmes. La ville d'autrefois, antérieure aux révolutions industrielles, était étroitement limitée et facile à reconnaître. Jusqu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le noyau se repère facilement par la densité du bâti, sa rupture brutale avec l'espace cultivé, la spécificité de sa population même si des relations étroites villes-campagnes existent. Comme l'a souligné Georges Duby, dans l'Occident médiéval, le monde rural enrichissait les villes qui devenaient les grands usuriers des campagnes. La cité avait non seulement une unité de paysage (maisons, rues, caractères de l'habitat...) mais également une unité humaine. La ville avait ses privilèges et ses fonctions ; comme l'écrit Pierre George « au Moyen Âge, l'entassement des constructions urbaines et le développement des villes en hauteur sont liés aux nécessités de réduction de la surface et de la périphérie à défendre et à fortifier » (1952). On a donc considéré que l'habitat reflétait les fonctions urbaines autrement dit la spécialisation et la spécificité de la ville. Pour certains géographes, la notion de ville est donc claire, mais il est difficile de la définir avec précision. Quoi qu'il en soit jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, la ville reste « corsetée » dans ses remparts et seules quelques belles demeures bourgeoises s'installent à la périphérie. Les révolutions industrielles vont faire éclater ces fortifications et ces frontières bien tranchées. Les limites ne vont plus constituer des discontinuités spatiales bien nettes. Le développement des banlieues (zone au Moyen Âge où s'exerçait le droit de *ban*, c'est-à-dire la juridiction de la ville), la croissance incontrôlée, l'interpénétration des mondes ruraux et urbains, ont compliqué la définition. Si le centre des cités, les quartiers anciens sont faciles à reconnaître (gratte-ciel, grands immeubles ou vieilles églises), il n'en est pas de même pour les périphéries. Quoi qu'il en soit, la notion de forme conserve toujours son importance pour le géographe.

### *Le temps des formes et des images*

La science a ses modes et la forme des choses a pris une importance croissante. Par ce terme, on entend les contours d'un objet, son tracé ou son modèle, son organisation en partie ; on peut même se demander si la

forme ne va pas influencer – ou déterminer – les processus. Elle serait donc cause et non pas effet ou faisant partie d'un système de rétroaction. En s'appuyant, comme à l'accoutumée, sur des travaux de sciences « dures » comme les sciences physiques, les géographes disposent aujourd'hui de multiples techniques d'analyse d'images qui facilitent la description et la morphologie urbaine : images satellitaires, photographies aériennes, cartes, traitements informatiques variés... Avec des moyens moins perfectionnés, l'image est un très vieil outil du géographe. Comme l'a indiqué P. George : « La carte des villes et des routes romaines reproduites par la table de Peutinger ou les cartes de Ptolémée, sans oublier Cassini conduisent à la pratique du terrain. » (1984.) Une forme, un immeuble, un bâtiment sont une œuvre humaine : une société donnée reçoit, en retour, le « choc » de cette construction qui provoque des effets plus ou moins prévus. Les grands ensembles (type Sarcelles) édifiés en France, dès les années 60, sont un produit d'une civilisation qui par la suite va se révolter contre les principes de ces constructions. Pourtant, on s'est posé la question de savoir si la forme ne conditionnerait pas les *processus*, c'est-à-dire les principes actifs et, en définitive, les facteurs explicatifs. Quoiqu'il en soit, on a donc été amené à privilégier la présentation des formes et des images de la ville en utilisant les formes géométriques (cercle, vecteur ou polygones...) produites par la morphologie mathématique, permettant ainsi de reconnaître les mêmes formes dans des villes de la planète. La « géométrisation » fait découvrir « l'ordre sous-jacent » qui est masqué par le « désordre apparent » (R. Brunet, 1987). D'une certaine manière, l'analyse physionomique a trouvé un nouveau dynamisme en faisant de la morphologie un point de départ pour la recherche. M. Phipps va même jusqu'à considérer, en étudiant la genèse des formes de l'espace géographique, que celles-ci dominent le processus (1986-1990). Une forme engendre un développement et un système de relations. Cette recherche des géographes toujours soucieux d'analyse spatiale laisse des éléments urbains de côté. Comment utiliser les travaux des historiens, des sociologues ou des économistes voulant ouvrir la « boîte noire » et découvrir ce qui fait fonctionner le système ? La forme d'un objet (d'une rue, d'un quartier, d'une ville) correspond à une concentration d'énergie, de travail s'exprimant « des forces » (politiques, économiques ou

sociales) pouvant faire durer cette forme, la transformer ou la faire disparaître. Toutefois les progrès techniques et les systèmes d'information géographique (SIG) qui permettent de stocker des quantités considérables de données, la précision des localisations (exemple du *Global positioning system*), fournissent une masse inestimable de documents cartographiques, élaborés en fonction des objectifs désirés : cartes des voies de communication, de l'automobiliste, plans de quartiers, simulations d'aménagement, etc. En fait, ces progrès et cette possibilité de disposer d'images à diverses échelles ne résolvent en rien le problème global des objectifs du géographe. En ce sens, l'analyse des formes est relative : tout dépend à chaque époque de la façon dont elle est perçue et quelle valeur une société donnée lui a attribuée.

Il n'empêche que les formes observées dans les villes sont tout à fait particulières car elles reposent toujours sur un grand principe : la concentration et la densité du tissu urbain.

### La morphologie urbaine : un simple préliminaire

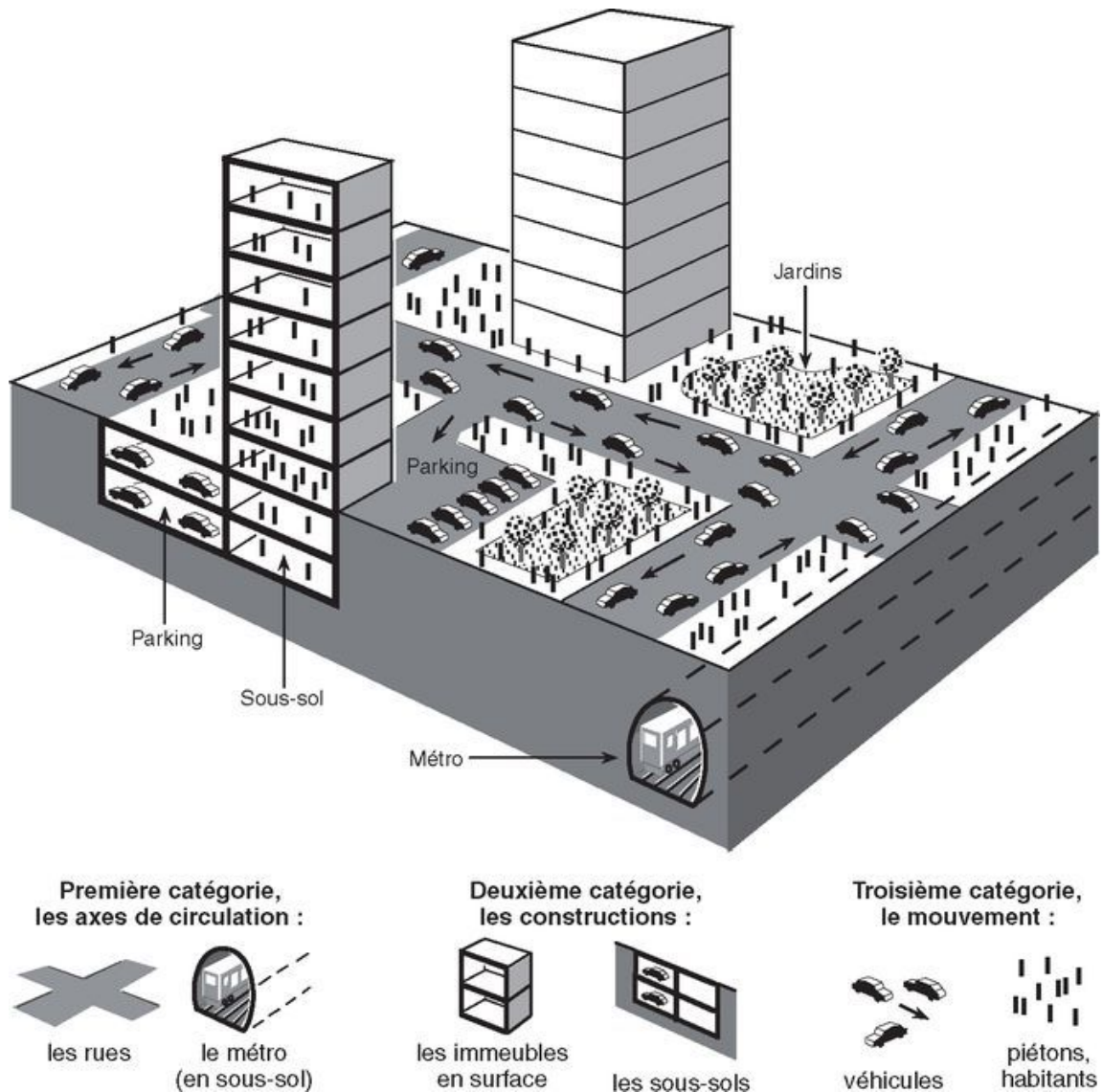
La définition d'une ville part souvent de la différenciation entre l'espace bâti et non bâti ; ce langage binaire doit tenir compte du « mitage », des espaces intermédiaires, des pavillons très nettement séparés. Le principal problème, qui se pose aux administrateurs, aux élus, aux spécialistes de l'aménagement, est la détermination des contours urbains, en partant de l'occupation des sols. Mais la ville ne se limite pas à des surfaces euclidiennes juxtaposant une longueur et une largeur : il s'agit d'un espace pluridimensionnel, mêlant des strates qui se superposent et se complètent.

### *De 2 à 4 dimensions*

La répartition de l'espace bâti constitue un point de départ essentiel, mais c'est en fait la *frange urbaine* qui pose le plus de problèmes. Diverses méthodes ont été utilisées pour déterminer les *contours* d'un

*espace* urbain. Par exemple, en partant d'une opposition binaire (bâti-non bâti) on peut avoir un document numérique c'est-à-dire une matrice de points : l'élément le plus petit est donc le *pixel*, la base de l'image électronique. Il faut donc obtenir « à la main » une carte binaire avant d'utiliser un traitement morphologique d'image (*Micromorph*). Ainsi se définit, objectivement, un ensemble urbain correspondant à un espace où tous les pixels se touchent en prenant comme point de départ le noyau de la ville (et en tenant compte du bâti discontinu situé à moins de 200 m). Cette intégration du mitage urbain peut être variable en fonction du pays étudié. On doit donc essayer de trouver une méthode de délimitation scientifique, applicable à toutes les régions mais celle-ci n'est qu'une étape descriptive (E. Bailly, Nice, 1995). Le principe de la recherche d'une définition universelle, applicable à toutes les agglomérations est très louable, nécessaire. Il correspond à ce désir de concevoir la ville comme une unité morphologique caractérisée par un certain tissu du bâti. On retrouve néanmoins malgré les opérations complexes de morphologie mathématique le même but que chez les « classiques » : décrire.

Par ailleurs, la ville a un volume constitué de plusieurs niveaux, mêlant des surfaces aériennes, souterraines : le tout formant une organisation complexe. On a essayé de traduire cet univers stratifié de différentes manières, de façon à mieux analyser les diverses dimensions spatiales et surtout leurs relations. Certains auteurs vont jusqu'à évoquer une « urbanisation transurfacique à synergie multistrate » (H. Reymond, divers, 1998) pour désigner le système urbain. En fait, le terme *synergie* suppose une action coordonnée, allant vers un même but. Or dans les villes, ces diverses surfaces (le sous-sol, les tunnels, les routes, les habitations, les usines) ont des conflits d'objectifs ([Figure 1.1](#)) : l'entassement, la promiscuité, le bruit, la pollution, la circulation entraînent des antagonismes entre les diverses fonctions des lieux. La principale caractéristique de la ville est donc, à des degrés divers, la *surcharge environnementale*



**Figure 1.1**

### ***Une synergie multistrates***

. Par ailleurs, la technologie des matériaux ayant progressé, on va pouvoir construire « plus grand et plus haut » compte tenu de la rareté de l'espace, du coût des sols. À New York, naissent des gratte-ciel : vers 1900, on atteint déjà une vingtaine d'étages et en 1913, soixante. Le célèbre *Empire State Building*, haut de 381 m, a pu s'élever jusqu'au 102<sup>e</sup> étage, et, à Chicago, la *Sea Towers* dépasse 440 m. Aujourd'hui, cette course à l'altitude s'est ralentie et l'automobile a permis aux agglomérations de s'étaler en créant un habitat, mais en donnant une extraordinaire diversité aux immeubles. Ainsi la principale

caractéristique de l'urbain correspond à des structures géométriques ou topologiques que l'on peut qualifier de *labyrinthiques*. Les plans des villes sont de ce type : des couloirs se croisent et le citoyen doit se plier à un espace non isotrope car il est sans cesse confronté à des murs, des angles, des limites géométriques, mais il peut se déplacer en long, en large ou en hauteur. L'originalité de la ville est donc la juxtaposition de plusieurs surfaces (3), mais il faut y ajouter la notion de *temps*. Dans un espace urbain, il y a des heures d'ouvertures, de fermetures qui permettent d'entrer ou interdire le passage selon les horaires (S3.xt). Le problème du comportement des habitants dans un système urbain sera évoqué ultérieurement, mais il faut déjà noter que le labyrinthe impose des conduites : les choix sont toutefois possibles. Cette structure n'est pas seulement théorique car elle peut intéresser aussi l'aménageur, l'urbaniste, l'architecte, le psychologue, afin de mieux intégrer le citoyen dans un espace complexe (Friederich P. 1977).

Cette diversité des formes nécessite de nombreuses études car les analyses urbaines sont, depuis très longtemps, abordées essentiellement dans un espace à deux dimensions, matérialisé par le plan de l'agglomération.

### *L'espace urbain : une projection de l'histoire ?*

Dans la géographie classique, pour Vidal de la Blache par exemple, c'est toujours le milieu physique et l'histoire qui expliquent l'aspect de la cité et Pierre Gourou pense que « l'examen du plan est inséparable d'une reconstitution de l'évolution historique » (1973).

Le plan correspond en effet toujours aux chapitres préliminaires des études urbaines de tous les grands auteurs traditionnels. Jeanne Beaujeu-Garnier et Georges Chabot (1963) débute la partie consacrée aux plans en notant que « bien des villes se sont constituées au petit bonheur ». En fait, toute construction humaine suppose un projet social, une action et un objectif (réalisé ou non), et on désigne souvent sous les termes « confus », « sans ordre », « au hasard », des structures que l'on ne parvient à identifier. Par ailleurs, les « conditions naturelles » sont citées comme l'élément principal guidant le plan, « l'extension et la forme de la ville se

modèlent sur le cadre de la ville » dira P. George (1961). La réalité est cependant plus complexe et l'interface homme-milieu physique correspond à un système d'interactions souvent difficile à comprendre. Quoi qu'il en soit, on a très tôt tenté de distinguer des *types de plans* de manière à classer les villes en fonction de leur morphologie. On peut ainsi rappeler quelques catégories de plans classiques :

M. Ozouf Ph. Pinchemel (1961)	G. Chabot J. Beaujeu-Garnier (1966)	J. Beaujeu-Garnier (1996)
Plan linéaire : (Tulle) En échiquier ou damier (Chicago, Buenos Aires) Circulaire ou rayonnant (Angoulême, Paris) Villes sans plan (Afrique)	Plan en échiquier (Kuopio, Finlande) Plan radio-concentrique (Beaune en Bourgogne) « ville-rue » ou « ville linéaire »	Même typologie plus « plan sans plan » « plan de pres- tige » (Versailles) Pas de plan (certains pays en voie de développement)

La plupart de ces classifications ont été élaborées avant « l'explosion urbaine » contemporaine et s'appliquent à de petites agglomérations. Il faut souvent répéter que l'urbanisation crée des formes spatiales de plus en plus complexes et de plus en plus difficiles à délimiter. Il est nécessaire d'évoquer ces plans qui – bien entendu – sont fondés sur la réalité, mais le problème doit être envisagé à la lumière de l'évolution plus récente de la géographie. Les plans résultent d'une logique d'agglomération des hommes et des activités. La ville est, par définition, édifiée au long des siècles, mêlant des constructions de périodes différentes ; exactement comme dans les milieux physiques où se juxtaposent des formes polycycliques, des formes héritées ou fonctionnelles. Les agglomérations urbaines se développent en « se ressemblant » à elles-mêmes (il s'agit de l'évolution synchronique) ou/et en se transformant profondément (crises, croissance, destruction, etc.) : c'est la composante diachronique. Le relief guide l'extension urbaine et le plan est le résultat d'un certain nombre de choix de la société qui édifie la cité. La morphologie urbaine est donc une composition dans laquelle les formes spatiales sont accolées. Chaque ville est en ce sens « unique » car son histoire lui est propre, cette combinaison repose toujours sur un nombre limité de formes géométriques (aérolaires, linéaires, ruptures, quadrillages ou dissymétries). Cet assemblage n'est pas un retour à la

monographie qui présente la cité comme une exception peu comparable. Il faut au contraire replacer les plans de ville dans une certaine organisation de l'espace qui a ses règles, ses lois, ses théories et ses « modèles » d'organisation. Le plan d'une agglomération est conditionné par « trois grandes variables » : son histoire, le niveau technique (qui incorpore les moyens de transport) et les représentations du milieu physique. À chaque époque, une certaine logique triomphe. Un progrès technique peut lever une contrainte et les moyens de communication imposent les directions du développement spatial. Par ailleurs, on a suivant les phases de l'histoire et les civilisations une représentation du monde et de la nature qui est conditionnée par le « filtre » de la perception. « C'est en fonction de la manière dont le milieu extérieur est perçu que s'élaborent les conduites humaines. » (C. Levy-Leboyer, 1980.) Les sociétés ont une vue sélective de leur environnement et construisent suivant leurs rapports avec le monde et le milieu. Le site primitif d'une ville occupe toujours une place essentielle car son extension va s'appuyer sur le noyau originel qui sera, peut-être, par la suite délaissé, rénové ou transformé. Il n'empêche que cette localisation originelle va peser lourdement sur l'avenir des structures spatiales. Chaque société, à un moment donné, a sa propre conception du développement mais doit tenir compte de ce qui existe. La colonisation européenne a créé, près des villes traditionnelles, des quartiers très différents par leurs formes et leurs fonctions ([Figure 1.2](#)). En Afrique du Nord, par exemple, la ville ancienne s'est ordonnée suivant un modèle aérolaire : la mosquée constitue le centre de gravité autour duquel les rues se sont « enroulées ». Les commerces ou professions les plus nobles sont les plus rapprochés du lieu de culte. Il en est ainsi à Fez, à Kano au Nigeria ([Figure 1.3](#)). En revanche, les quartiers liés à la colonisation européenne se distinguent nettement (plans réguliers, qua-drillés)





**Figure 1.2**

### *Fez*

accolés plus ou moins directement à la Médina. En fait, les modèles anciens possèdent tous les mêmes caractères, qu'il s'agisse de l'Europe ou de l'Asie : besoin de sécurité, remparts, lieux du culte, palais ou églises occupent des places centrales. À Pékin, la cité chinoise traditionnelle juxtapose une enceinte fermée, un plan en damier allongé Sud-Nord, avec au cœur du système la fameuse « Cité interdite », cernée de murailles, au nord de la « ville chinoise » de forme rectangulaire ([Figure 1.4](#)). Ces centres historiques ont une importance majeure à la fois politique et culturelle (songer à la place Tien'An Men). L'agglomération doit se développer autour de ce noyau, même si le site primitif est mal commode.

Cependant, la croissance urbaine rapide du XX<sup>e</sup> siècle ne permet plus de caractériser une ville par « son plan ». La diversité des agglomérations, déjà très complexe à saisir compte tenu des cultures et de l'évolution historique,

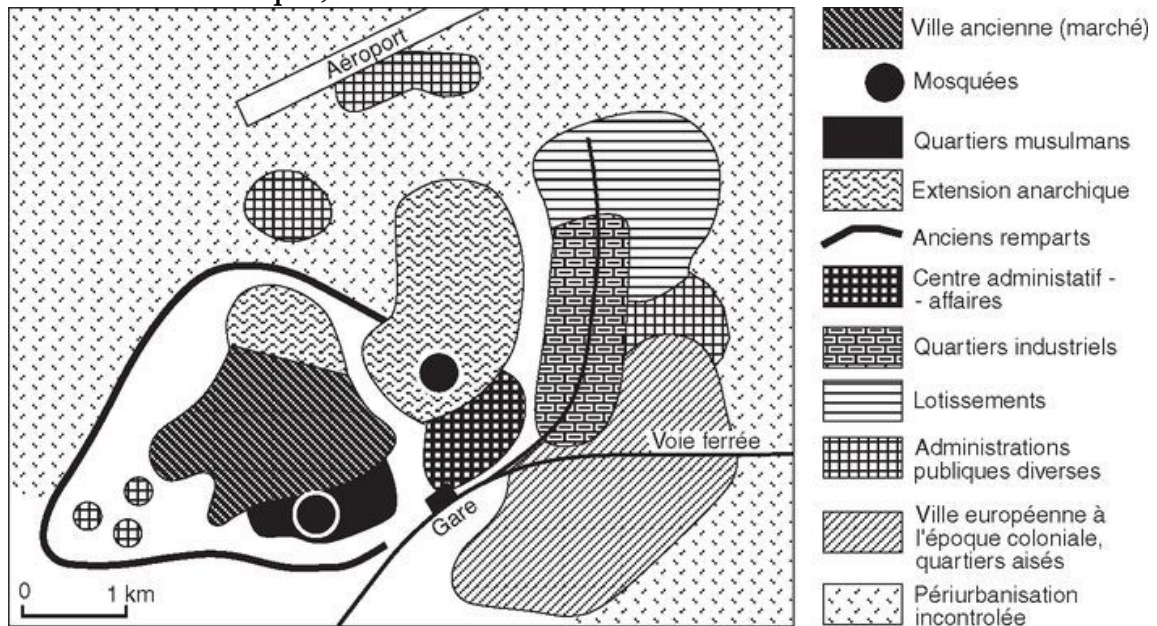


Figure 1.3

*Kano (Nigeria)*

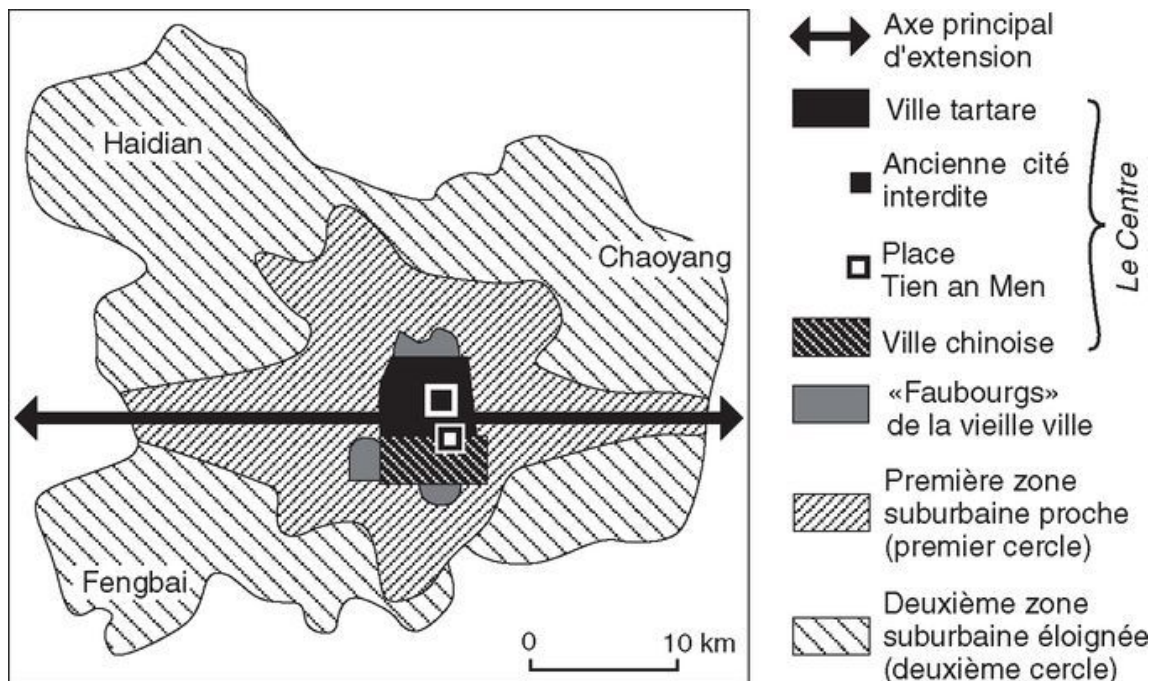


Figure 1.4

## ***Pékin***

s'est encore accrue. Jusqu'à la révolution industrielle, le plan radioconcentrique a dominé dans les vieilles nations. Comme le résume très bien Denise Pumain, la morphologie urbaine la plus fréquente « comprend un noyau central, plus ancien et plus dense, une zone développée plus ou moins concentriquement en continuité de bâti [...] et des extensions périphériques plus lâches » (1994). Ce plan est encore valable pour de petites cités et le modèle centre/périphérie est également conforme lorsqu'on examine le phénomène urbain à une petite échelle. Quoi qu'il en soit (et en laissant de côté pour l'instant le problème des limites administratives), la complexité de la périurbanisation se traduit par des surfaces urbaines souvent multipolaires.

En définitive, la juxtaposition de plans qui composent une agglomération représente l'expression visible d'un système spatial complexe. Cependant, définir une ville est un exercice qui nécessite une analyse multivariée. Celle-ci dépend des objectifs que l'on se fixe. Une ville se caractérise par sa taille, sa forme, sa densité, ses fonctions, son réseau, sa dynamique, ses zones d'influence ; il est donc difficile, artificiel mais indispensable de dissocier ces éléments. Il faut cependant insister sur quelques caractéristiques essentielles qui permettent de mieux définir les agglomérations urbaines.

## **De la concentration à l'éclatement**

### Une image des sociétés

L'agglomération urbaine est liée directement à une forte densité de population et à des concentrations humaines plus ou moins importantes. R. Brunet conçoit l'agglomération urbaine comme un « ensemble d'immeubles habités ou fréquentés, jointifs ou très rapprochés se distinguant collectivement d'un environnement nettement moins dense » (1992). À cette définition, il faut inévitablement ajouter la population qui loge, travaille dans cet ensemble. Dès 1966, à la conférence de Prague, on donne les précisions suivantes : la population urbaine réside « dans un

groupement d'habitations compact en nombre minimal de 2 000 à condition que pour les noyaux de moins de 10 000, l'effectif vivant du travail de la terre ne dépasse pas 25 % ». On trouve déjà dans cette définition toute la difficulté qu'il y a à cerner l'extraordinaire diversité des répartitions.

### *Limites administratives, espaces bâtis : l'inadéquation*

Il faut avant toute définition préciser que le « critère population » (entendre nombre d'habitants) est toujours corrélé avec d'autres caractéristiques (fonctions par exemple). Par ailleurs, le terme « urbain » peut recouvrir des significations différentes suivant les États. La publication *World Urbanization Prospects* (ONU) donne les définitions classiques, mais la diversité est de règle. Au Botswana, petite nation de 50 000 habitants, où à peine 30 % de la population est urbaine, une ville doit comprendre au moins 5 000 habitants et 75 % d'actifs non agricoles. Au Canada, 10 000 habitants constituent un « milieu urbain », et en Albanie il suffit de 400 habitants... Au Japon, 655 unités administratives (plus de 30 000 hab.) sont déclarées urbaines. Un certain nombre de pays, comme le souligne Denise Pumain, utilise plus ou moins la notion d'*agglomération urbaine* « qui revient à définir la ville comme une entité morphologique, appréhendée d'après la cohérence du tissu urbain » et – bien entendu – de la population (1994). À l'échelle mondiale, on a tenté de trouver des statistiques similaires. *Géopolis* (F. Moriconi-Ebrard, 1993) est une banque de données qui permet de comparer les agglomérations de la planète qui ont 10 000 habitants au minimum (depuis 1954), en tenant compte du nombre d'habitants et de groupements de formes.

Néanmoins, les comparaisons internationales sont sujettes à caution pour de multiples raisons. Tout d'abord, la croissance de la population a multiplié les périmètres urbains : comment concilier les limites administratives, bases des comptages de population et des critères qui veulent prendre en compte la continuité du bâti. Quelques exemples permettent de comprendre la complexité du problème.

En *Angleterre*, on a longtemps assimilé limites de la ville et limites administratives. Après 1974, la continuité de l'espace bâti est devenue un critère essentiel. La notion de *terrain urbain* constitue le point de départ de toute classification. Par cette expression, on entend un certain nombre de conditions complexes. Il s'agit d'une zone urbaine d'au moins 20 hectares pouvant correspondre à des constructions permanentes ou divers équipements et axe de transport, etc. Les *zones urbaines* doivent donc se baser sur ces terrains, en tenant compte des secteurs de recensement (par exemple, il faut qu'un secteur de recensement ait plus de 50 % de ses habitants dans un terrain urbain). On compare ces tracés avec les contours des secteurs de recensement, en éliminant les terrains qui n'atteignent pas quatre secteurs de recensement. Cet exemple montre, pour un pays anciennement urbanisé, la complexité de tout découpage et pose le problème fondamental des limites spatiales : l'objectivité n'existe pas. Au départ, il y a toujours un choix, et le traitement informatique ultérieur, si sophistiqué soit-il, ne fait qu'entériner une décision humaine.

Aux *États-Unis*, l'urbanisation correspond à la mise en valeur d'un vaste pays « neuf » ne possédant pas ce tissu urbain et ce réseau de vieux bourgs de l'Europe occidentale. Il n'empêche que très tôt la population devient essentiellement urbaine car l'émigration arrive toujours dans les villes et les ports. Dès 1920, le taux d'urbanisation dépasse 50 %. Les fameux plans en damier sont, en définitive, le résultat d'un découpage national, valable pour les campagnes. Dès 1950, le Bureau du recensement américain crée la notion de « région urbanisée » divisée en deux domaines : le pôle central et la périphérie dense. Les villes sont classées en MSA (*Metropolitan Statistical Areas*), c'est-à-dire en groupe de comtés rassemblés autour d'un lieu central (nommé ville-centre avant 1990) de plus de 50 000 habitants. Cette MSA peut correspondre aussi à deux villes totalisant ensemble 50 000 habitants. Depuis 1990, d'autres critères ont été adoptés en s'appuyant sur les circonscriptions de recensement. Celles-ci, pour être classées en secteur urbain, doivent répondre à certaines conditions. Sans détailler tous les critères nécessaires, on peut simplifier en soulignant que c'est la densité de population et sa concentration qui jouent un rôle essentiel. Par exemple, si une zone de recensement possède une densité supérieure à 1 000

hab./mile (386 hab./km<sup>2</sup>), elle fait partie d'une région urbanisée : mais ce n'est pas la seule condition. Les CMSA (*Consolidated Metropolitan Statistical Areas*) comprennent par ailleurs plusieurs PMSA (*Primary Metropolitan Statistical Areas*). Ainsi la SMSA de New York-Northern New Jersey-Long Island est à cheval sur 3 États et comprend 8 PMSA. Comme on l'a indiqué, le problème est complexe, « la seule organisation de type urbain [...] est la *city* ou *municipality*, termes légaux qui n'impliquent ni continuité territoriale ni taille convenue » et la seule circonscription fondamentale est le comté. Un secteur urbain et un secteur rural peuvent dépendre de la même juridiction, c'est-à-dire du conseil du comté. Cette complexité conflictuelle correspond à une sorte de « balkanisation » des pouvoirs (J. Berthemont, J.M. Breuil, 1995). Comme on a pu le remarquer depuis longtemps, l'urbanisation américaine, à la fois rapide et forte, s'est accompagnée d'un enrichissement du vocabulaire, de plus en plus sophistiqué, voire obscur, pour désigner les différents aspects de la région urbanisée.

En *Chine*, immense pays demeuré longtemps sous urbanisé (moins de 18 % en 1970, moins de 20 % en 1980), c'est en 1955 qu'a été promulgué un règlement sur la définition des « villes et des bourgs ». Cependant, à cette époque la séparation ville-campagne était aisée à établir. Par la suite, l'extension des périphéries urbaines a compliqué les choses. Il n'en reste pas moins que, sauf exception en Chine, les villes ont toutes des surfaces bâties moins étendues que les limites administratives. En 1990, les critères ont dû changer compte tenu du recensement. On a donc opéré une distinction entre les municipalités qui ont établi des arrondissements urbains et les municipalités et les bourgs qui ne l'ont pas fait. Dans le premier cas, on conserve comme base la population de la cité, dans la seconde situation, on se limite à la population non agricole. En fait, on assiste toujours à une distorsion entre le « territoire physique » de la ville – c'est-à-dire l'espace bâti et ses équipements – et la circonscription administrative. En fait, il serait souhaitable que « la Chine définisse une série de notions et de critères statistiques urbains qui soient stables, scientifiques et comparables à ceux des autres pays » (Zhou Yixing, Shi Yulong, *Villes en parallèle*, 1996). Ainsi l'interpénétration de trois critères principaux (administratif,

physique et fonctionnel) montrent bien la difficulté de concilier le découpage administratif et d'opérer une distinction ville-campagne.

### *En France : comprendre la périurbanisation*

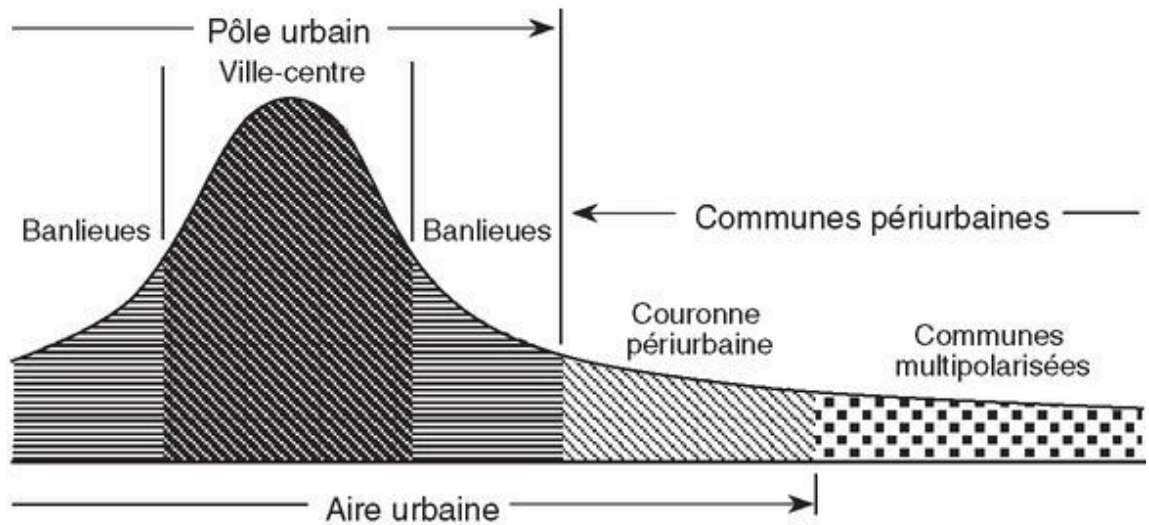
Le cas de la France, demeurée longtemps une nation profondément rurale (mais aujourd'hui possédant un taux d'urbanisation supérieur à 76 %), est également intéressant. La périurbanisation qui se développe rapidement conduit les autorités à rechercher une traduction statistique du phénomène. Si l'urbanisation directe est facile à reconnaître (espace bâti en continu), l'urbanisation indirecte (transports, aéroports, espaces verts ou parkings) est plus difficile à saisir. En France, entre 1846 et 1954, la définition de la zone urbaine est simple : le chef-lieu de la commune doit avoir plus de 2 000 habitants. L'accroissement des banlieues a entraîné des modifications depuis 1954, afin de tenir compte de la différence entre les petites villes des zones rurales et les grandes agglomérations qui, avec leurs banlieues, recouvrent de nombreuses communes. En 1962, l'INSEE conçoit la notion d'*unité urbaine* : celle-ci « est un ensemble d'une ou plusieurs communes dont le territoire est partiellement ou totalement couvert par une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants. Dans cette zone bâtie les constructions sont séparées de leurs voisines de moins de 200 mètres » (on parle de ZAU ou zonage en aire urbaine). L'INSEE a créé les ZPIU (ou zones de peuplement industriel et urbain), regroupement des unités urbaines, des communes rurales et contenant des industries, des communes dortoirs dans lesquelles les habitants travaillent dans des pôles urbains. Ceux-ci ont une définition précise : chaque pôle correspond à une unité urbaine fournissant 5 000 emplois (minimum) et ne faisant pas partie d'une zone périphérique d'un autre pôle. Toutefois en réalité, de nombreux pôles sont eux-mêmes sous la dépendance de villes plus importantes (Versailles, près de Paris).

L'INSEE a dû élaborer de nouveaux découpages prenant en compte la polarisation des villes et les territoires périurbains. Le *zonage en aires urbaines* (ZAU) donne une définition plus précise et tient compte des zones d'influence surtout en terme d'emplois. L'aire urbaine est donc un « ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué par

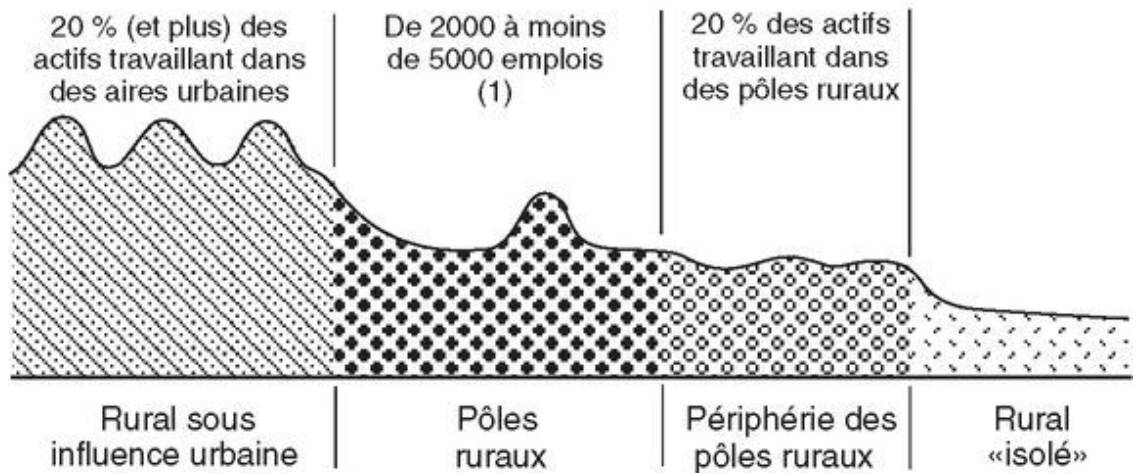
un pôle urbain [...] et sa couronne périurbaine dont au moins 40 % de la population résidente, ayant un emploi, travaille dans le pôle ou les communes attirées par celui-ci » (*INSEE Première*, n° 516, 1997). Il faut distinguer aussi des *communes multipolarisées* (rurales ou urbaines), localisées à l'extérieur des 361 aires urbaines, qui sont caractérisées par une population résidente active dont au moins 40 % travaille dans des aires urbaines sans qu'aucune d'entre elles n'atteigne ce seuil. La ville-centre et sa banlieue forment un pôle urbain et une aire urbaine en ajoutant la couronne ([Figure 1.5](#)). On observe que l'emploi joue un rôle important dans la détermination ; par ailleurs le lieu de travail est une donnée capitale : où travaillent les habitants de la commune ? Le zonage des régions rurales obéit aussi à ce même principe. Ce découpage a tout d'abord utilisé le recensement de 1990, puis a été révisé en fonction de celui de 1999. Ce zonage est toujours lourd de conséquences (financières en particulier).



## Espaces urbains



## Espaces à dominante rurale



(1) Le nombre d'emplois offerts doit être égal ou supérieur au nombre d'actifs résidents.

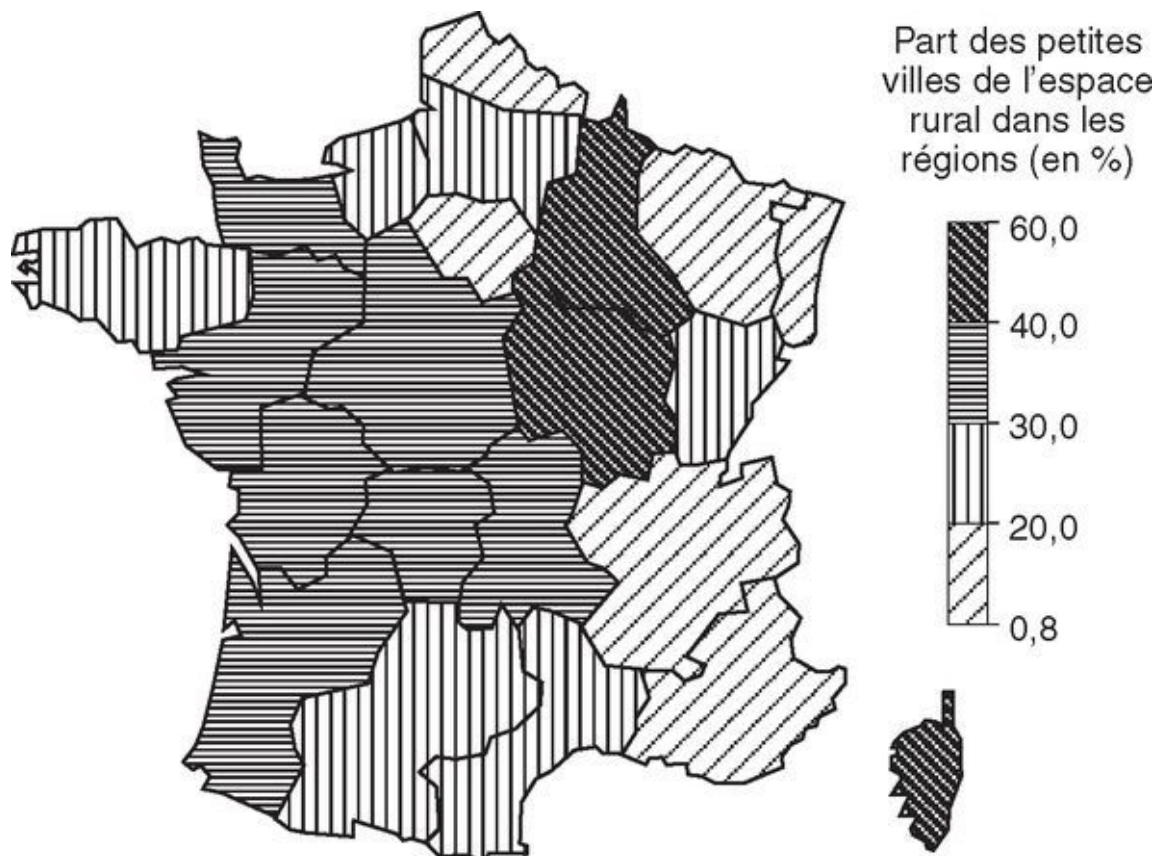
**Figure 1.5**

### ***Le zonage de l'INSEE (France)***

À la suite du dépouillement du recensement de 1999, pour ne citer qu'un exemple, le village d'Autmonzey (450 habitants) dans la vallée de la Vologne (Vosges), a refusé le classement en « commune urbaine dans un espace à dominante rurale » justifié par le fait que moins de 200 m séparent le bâti d'Autmonzey de celui de Granges sur Vologne. Il s'agit ici d'une remise en cause de critères administratifs logiques par une

municipalité : tout découpage est donc discutable, mais indispensable dans l'intérêt d'une nation.

On observe par ailleurs qu'un zonage doit prendre en compte la spécificité d'un État, son passé et ses limites administratives fondées sur des siècles d'histoire. On a souvent écrit que la France avait eu une urbanisation « lente » (on a dit la même chose pour sa croissance économique au XIX<sup>e</sup> siècle), mais il est certain que ce pays est très riche en *petites villes* et en bourgs, anciens villages devenus des agglomérations L'INSEE s'est d'ailleurs intéressé à ces dernières car elles forment l'armature urbaine des régions. En France, on définit donc ainsi ces agglomérations modestes par une population allant de 3 000 à 20 000 habitants, se distinguant ainsi des villes moyennes et des aires urbaines de plus de 150 000 habitants. Depuis 2009 la population française dépasse les 65 millions d'habitants mais près de 20 millions habitent les « petites communes ». L'INSEE classe celles-ci en quatre catégories : les « pôles urbains » qui sont intégrés aux banlieues anciennes d'une grande agglomération, les communes périphériques c'est-à-dire faisant partie des couronnes plus récemment urbanisées, développées à partir d'anciens villages, les pôles dits ruraux, lieux d'emplois ayant parfois 7 000 à 10 000 habitants et, enfin, les communes du « rural isolé » qui dépassant 2 000 habitants sont des modestes unités urbaines ([Figure 1.6](#)).



**Figure 1.6**

***Les pôles ruraux et les communes du rural isolé en France***

En moyenne, ces « petites villes » oscillent entre un minimum de 4 400 habitants (Corse) et un maximum de 8 950 (Île-de-France).

On voit donc que les réseaux urbains dépendent des structures régionales ; le critère « nombre d'habitants » est un élément majeur dans la mesure où celui-ci détermine l'installation des services, la création des emplois, les besoins en équipements. Par ailleurs, le statut administratif correspond à des logiques variables. Très souvent, autrefois, la ville disposait d'une juridiction spécifique, de privilèges et d'avantages divers. Aujourd'hui, suivant les pays, le territoire administratif ne concorde pas avec les contours de l'urbanisation mouvante, changeante, désordonnée. En Chine, les contours des circonscriptions administratives sont beaucoup plus vastes que les espaces urbains. Aux États-Unis, la situation est inverse et la périurbanisation déborde souvent les contours administratifs. En Angleterre, jusqu'en 1974, les deux limites coïncident, mais les réformes ont fait apparaître des distorsions. Il est bien évident

que la progression des espaces bâtis s'est opérée sans s'occuper des circonscriptions ; le tissu urbain est donc « multicommunal » pour employer une expression française.

Pourtant, la définition de l'espace urbain ne repose pas seulement sur des critères liés au bâti et à la densité. Depuis longtemps, d'autres paramètres sont pris en compte, en particulier les fonctions de la ville, sa zone d'influence ou les équipements spécifiques des agglomérations.

### L'ère des structures en mouvement

F. Braudel, à propos de l'ordre des marchands, au Moyen Âge parle de « survoltage urbain » montrant ainsi que c'est l'économie qui développe la cité. Ces marchands seraient ainsi les principaux acteurs de la ville mais leurs intérêts ne coïncident pas toujours avec ceux des citoyens.

L'idée qui préside est très simple : la ville a des fonctions spécifiques. Le paysage n'est que le reflet d'un « genre de vie » très particulier que l'on a dans les espaces urbains. Fr. von Richthofen caractérise les habitants d'une ville de la façon suivante : il s'agit d'un groupement dont les « moyens d'existence normaux consistent dans la concentration des formes de travail qui ne sont pas consacrées à la culture » ; autant dire qu'il s'agit du commerce et de l'industrie (1908). À la conférence de Prague (1966), on a voulu préciser, pour les agglomérations de moins de 10 000 habitants, le nombre de personnes maximum, vivant de l'agriculture, 25 % : au-delà il s'agit d'un village quel que soit le total de la population. Très souvent, on a cité en exemple ces gros bourgs ruraux de 50 000 habitants, dans les pays en voie de développement, où l'essentiel de la population vit de la terre. Par ailleurs l'exode urbain, la périurbanisation, l'interpénétration des zones urbaines et des zones rurales, rendent les analyses multivariées nécessaires. Dans certains pays en voie de développement, comme en Afrique, la grande ville elle-même conserve des structures rurales. On trouve ainsi des « associations villageoises » regroupant des populations issues de la même région. « Ces associations ne sont qu'une transposition de la vie communautaire villageoise dans la cité urbaine. » (M. Célestin, 1994.) Toutefois, le plus souvent, la ville s'est singularisée par ses fonctions particulières liées à

une caractéristique essentielle : le pouvoir et des activités rares, variées, adaptées à des populations nombreuses, exigeantes, correspondant à des sociétés spécifiques.

D'autre part, l'analyse des fonctions dites urbaines se heurte à une difficulté majeure : l'obsolescence rapide des activités et des techniques. « L'ère des structures en mouvement », annoncée par Louis Armand après la guerre, ne permet plus de parler des « fonctions » dans les mêmes termes et G. Elgozy écrivait que les « métiers vivent moins longtemps que les travailleurs ». Cette complexité de l'analyse ne doit pourtant pas minimiser l'importance de la notion de « fonctions ». Les géographes ont donc recherché depuis longtemps à classer les fonctions « typiquement » urbaines, chaque auteur insistant sur l'activité qui lui paraît essentielle. Il faut plutôt raisonner autrement en qualifiant l'espace urbain « d'actif », en donnant à ce terme un sens particulier. Un économiste, Bernard Py, évoque les conditions nécessaires au développement et au succès d'une firme : « La stratégie de gestion-créatrice attend une réponse de l'environnement permettant de favoriser la communication, la diffusion de l'innovation, les relations formelles ou informelles, les combinaisons créatrices » ; c'est en ce sens qu'un territoire donné est « actif » (1992). Ce concept peut donc s'appliquer aussi à la ville.

### *Des activités spécifiques*

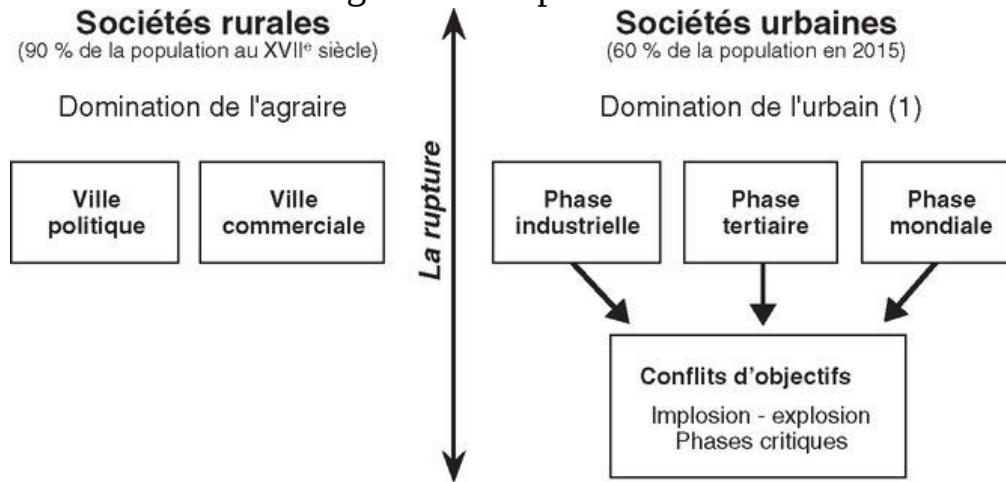
Structure et fonction forment donc deux concepts inséparables. Il est difficile de définir une structure urbaine, notion bien vague, qui mérite toutefois d'être explicitée. La *structure* est un agencement, une organisation, dans laquelle les différents éléments sont liés en conservant des rapports durables, autrement dit en évoluant lentement. Dans le cas contraire, une structure X cède la place à une structure Y. Toutefois, la notion de structure peut devenir un prétexte pour additionner des variables statistiques. Dans ces conditions la théorie, l'hypothèse, doivent précéder le choix des paramètres que l'on considère comme structurels. D'autre part, comme l'a souligné Henri Bergson : « Si la fonction ne se

comprend que par la structure, on ne peut démêler les grandes lignes de la structure sans une idée de la fonction. »

L'espace urbain est un lieu de concentration des activités, des fonctions diverses que l'on a voulu classer suivant leur importance. Quelle est « la » fonction urbaine par excellence ? Telle est la question que l'on pouvait encore poser simplement avant la révolution industrielle. Henri Pirenne évoque les villes « filles du commerce » et l'on retrouve la même idée chez Friedrich Ratzel et de nombreux auteurs. Par ailleurs, les études, très longtemps analytiques, énumèrent souvent ces fonctions urbaines en donnant à chaque ville une spécialité dominante. On va donc avoir les « villes commerciales, industrielles, de plaisance, religieuses, militaires ». Il est certain que les petites ou moyennes cités s'appuient sur une fonction principale qui est la raison d'être de l'agglomération. Thionville, en Lorraine, « métropole du fer » après la Seconde Guerre mondiale ou Sochaux en Franche-Comté (automobiles Peugeot depuis 1912) constituent des exemples de ces villes liées à une activité qui détermine la croissance ou la dynamique de récession. À Cherbourg, la fonction de la ville est liée à l'arsenal et, en 1996, l'annonce d'un plan de suppression de 1 700 emplois a provoqué des réactions violentes. En fait, plus les fonctions se diversifient, plus les activités deviennent complexes plus l'agglomération s'accroît. R.M. Haig pense que les villes, à l'origine, s'installent dans des lieux où « les frictions de l'espace » sont minimisées mais l'essentiel des activités est tertiaire. Les révolutions industrielles coïncidant avec la croissance urbaine ont fait oublier que la ville est tertiaire dans son essence et que les industries peuvent s'implanter dans des sites ruraux. En simplifiant, on peut distinguer quatre phases dans l'évolution des villes ([Figure 1.7](#)) :

- celles-ci ont tout d'abord correspondu à une *logique politique* : comme le constate H. Lefebvre dès l'origine la ville concentre « des prêtres et des guerriers, des princes, des nobles, des chefs militaires... des administrateurs, des scribes » (1970). Si le commerce est une activité essentiellement urbaine, il est à l'origine subordonné aux pouvoirs politiques. Au Japon, en Chine, au Moyen-Orient ou en Europe, les marchands ont été longtemps considérés comme une catégorie indispensable mais «

inférieure » : Jésus a chassé ceux-ci du temple et le commerce de l'argent a mauvaise réputation dans la chrétienté. Il n'empêche que les fonctions commerciales vont devenir essentiellement urbaines, dès le XV<sup>e</sup> siècle en Europe, transformant les cités qui sont des lieux d'échange. La ville pré-industrielle



(1) Exode rural, concentration urbaine, pollution; la campagne dominée; accentuation des contraintes.

**Figure 1.7**

### **De la ville à l'urbain**

est donc marchande, s'installant dans des positions stratégiques, sur les fleuves, aux carrefours de vallées, sur les diverses interfaces ;

- la fonction *commerciale* est désormais une des caractéristiques des milieux citadins pour de nombreuses raisons. Les services exigent des clients et se dirigent vers les lieux où la population est la plus dense. Avant l'époque de l'automobile et des transports rapides, la concentration commerciale est impérative. W. Christaller verra dans les activités d'échange la principale fonction urbaine car la ville, par sa centralité, est un lieu d'offre de biens et de services, un « point de réunion » (B.J.L. Berry) où s'accumulent les stocks (mais les services ne peuvent pas être stockés) : la localisation centrale est donc essentielle ;
- la troisième phase correspond au *capitalisme industriel*. Les villes ont largement profité des implantations de la grande industrie. Lors des révolutions économiques du XIX<sup>e</sup> siècle et première

moitié du XX<sup>e</sup> siècle, les usines suivant les cas recherchent les matières premières, l'énergie, la main-d'œuvre, les axes de transport et/ou les foyers de consommation. En général, plusieurs facteurs doivent intervenir et tout choix suppose un calcul, une prise de risques, qui dépend des techniques d'une époque, d'un marché, des conditions économiques. R. Muther, dans les années 60, indique que les dirigeants d'une entreprise doivent faire coïncider « ce qu'ils veulent » et « ce qui est disponible ». Aujourd'hui, la firme désire un « environnement optimiste » c'est-à-dire des « conditions d'excellence » minimisant le risque. Pendant longtemps on a cru aux industries industrialisantes mais les espaces propices à telle ou telle fabrication obéissent désormais à des règles complexes et surtout fluctuantes. En 1902, William Pever remarquait « qu'il faut construire sur place » compte tenu des droits de douane. Les délocalisations, issues de la mondialisation, constituent une adaptation permanente aux marchés. Dès les années 50, les villes subissent une désindustrialisation qui correspond à la tertiarisation des économies et aux nouvelles conditions d'implantation. Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, les banlieues des villes (des grandes surtout) ont attiré des industries parfois lourdes, exigeant de l'espace et une main-d'œuvre à proximité. La banlieue nord de Paris reçoit très tôt des usines de ce type et, en 1860, la chimie se développe à Aubervilliers (traitement des débris organiques et des os). L. Chevalier avait constaté que l'industrie chimique jusqu'aux environs de 1870 est « l'industrie la plus caractéristique de la banlieue, non pas tant par le paysage désolé et malsain qu'elle crée, que par la proportion considérable qu'elle occupe » (1950). Depuis lors, la population active employée dans l'industrie a considérablement diminué (moins de 27 % en France, environ 20 % aux États-Unis) dans les nations développées. Dans les pays en voie de développement où la population rurale est importante, le problème est plus complexe et les situations variées ;



- une quatrième phase, plus difficile à saisir – et surtout applicable aux nations riches –, repose sur le fait que les *emplois tertiaires* vont croître plus vite que les emplois industriels. La formation d'un « tertiaire de l'industrie », les progrès technologiques, l'élévation moyenne du niveau de vie, la progression des services, du confort ou de l'hygiène dans une société où les loisirs jouent un rôle croissant, constituent quelques facteurs – parmi d'autres – de cette transformation. La relation entre l'urbanisation et la tertiarisation est donc à la fois très forte et très complexe.

### *Une relation forte avec le tertiaire*

La division des activités humaines en trois secteurs (primaire, secondaire et tertiaire) est désormais classique même si, depuis M. Allen, G.B. Fischer ou Colin Clark, on peut la concevoir de diverses manières. Une définition du tertiaire demeure toujours provisoire mais, pour simplifier, on opposera les services et le tertiaire de commandement. La constitution de sociétés tertiaires va de pair avec l'urbanisation ; la relation est évidente : la croissance économique, l'évolution des emplois entraînent une augmentation de la population travaillant dans ce troisième secteur (dans tous les pays développés plus de 60 %, voire 70 % de la population active). Les campagnes se sont elles-mêmes tertiarisées et profitent de l'extension des services en zone rurale. Toutefois, ceux-ci ne peuvent pas toujours se délocaliser car certains sont urbains par excellence. Le tertiaire décisionnel ne se conçoit que dans des centres importants ; en revanche, on peut observer une dispersion de la recherche et de la vente, aux deux extrémités de la chaîne du travail. À chaque niveau de ville correspond des types de tertiaires, du plus modeste au supérieur. Cette domination du tertiaire n'est pas nouvelle, mais l'importance de cette fonction a été masquée par l'apparition des sociétés dites industrielles. Les rapports ville-campagne, dans les pays en voie de développement sont le fait des services.

Le modèle d'une société post-industrielle conçu par Daniel Bell repose sur un système dominé par le tertiaire et constitue l'une des premières

analyses véritables de l'évolution de ce secteur (*Vers la société post-industrielle*, 1976). De nombreuses études ont tenté d'expliquer cette tertiarisation en ayant plus ou moins recours aux théories économiques connues. Par exemple, en reprenant une loi de A. Wagner (1835-1917) sur l'accroissement inéluctable des dépenses publiques, des services collectifs, on en déduit une croissance des emplois tertiaires publics.

D'autre part, l'*externalisation* (ou extériorisation) est une stratégie des entreprises, depuis les années 80, visant à délocaliser ses activités et à disperser ses unités de production permettant d'augmenter les services tertiaires grâce à des sous-traitants moins coûteux, le salarié pouvant jouer les « amortisseurs », en devenant travailleur indépendant. L'employé peut donc être loin de son outil de production et l'industrie n'exige plus la concentration du travail. On voit aussi que cette complexification des échanges ou de la production explique l'urbanisation mais dans un sens nouveau. Cet éclatement de la relation des actifs avec le travail suppose une périurbanisation considérable et une diffusion spatiale très large des emplois qui dépassent le cadre de la ville.

En définitive, la fonction tertiaire est essentielle et la relation entre le taux d'urbanisation d'un pays et la proportion de services est très significative. Si on calcule pour 149 États (en éliminant des nations dans lesquelles les statistiques sont sans valeur comme l'Afghanistan ou de trop petits États comme Monaco) des coefficients de corrélation (Bravais-Pearson, linéaire ou exponentiel) on trouve toujours des valeurs de  $t$  supérieures à 0,80 : ce qui constitue, compte tenu du nombre élevé de couples, une valeur positive significative. Il est bien évident qu'une corrélation indique simplement une relation (forte dans ce cas) mais n'établit pas de liens de causalité. Ceux-ci sont toujours nombreux et exigent des calculs multifactoriels. Quoi qu'il en soit, cette simple constatation oriente la recherche et la réflexion sur le thème des activités tertiaires qui constituent un élément déterminant de la hiérarchie urbaine et de l'influence des pôles.

Comme l'indiquait déjà P.H. Chombart de Lauwe : « C'est une grave erreur [...] de tout ramener à un problème de fonctions. » (*Des hommes et des villes*, Payot, 1963.) L'agglomération est avant tout un « bassin d'emplois ». Dans la plupart des pays les villes génèrent une part notable

du PNB (Mexico produit 34 % de celui-ci pour 14 % de la population). Bien entendu, il existe une très grande variété des villes mais les diverses enquêtes menées dans les pays développés prouvent que les revenus, grâce aux gains de productivité, sont plus élevés en zones urbaines. En France, les salaires nets annuels dépassent largement la moyenne dans les grandes cités. Si on examine un *indice de disparité* (France = 100), l'Île-de-France atteint 125 alors que le Limousin ne dépasse pas 86 et la Corse 84. La diversité des activités dépend de la taille de la ville et les entreprises recherchent les agglomérations qui procurent une « forte valeur ajoutée » et qui sont adaptables : c'est le concept d'assurance (P. Veltz). L'espace urbain est donc une source d'emplois et de concentration des activités. La croissance étant fondamentalement inégale, l'échelle urbaine permet des « économies d'agglomération » et par cela même la création d'emplois (C. Baumont, Huriot, 1995).

En définitive, une analyse strictement économique ne permet pas de comprendre l'urbain dans toute sa complexité. Il faut donc prendre en compte le fait qu'une agglomération est une certaine organisation fondée sur le couple structure-fonction c'est-à-dire l'analyse systémique. La ville est un « ensemble » combinant des éléments variés, des objectifs, des ressources, des énergies. Elle est, aussi, le résultat d'une certaine perception par les hommes de l'espace, d'une certaine culture, de certaines croyances.

## Chapitre 2

### La ville en tant que système

PAR DÉFINITION, l'agglomération urbaine est synonyme de centralité, de concentration et d'influence. La ville est un foyer émetteur et un foyer récepteur de flux. Ce point central ne peut se comprendre qu'en fonction de sa capacité de domination d'un espace donné, du niveau d'appropriation d'un territoire, de sa rivalité avec les autres points centraux.

Pour mieux analyser cette polarisation des centres urbains, on peut utiliser la très classique *approche systémique*. Celle-ci est une façon d'interpréter le monde réel, de le reconstruire, d'émettre des hypothèses sur l'organisation des villes. Comme toute théorie l'analyse de système est un *construit* et suppose des choix parmi la multitude de variables qui composent le couple structure/fonction. En fait, le système est « uniquement une manière de regarder le monde réel [...] de le lire » (B. Py, 1992). Issue de la cybernétique, la théorie des systèmes a un objectif pratique : comprendre et gérer des organisations très complexes. On a donc une combinaison opérationnelle d'éléments formés de trois composantes en interaction dynamique : les objectifs, les ressources, le système lui-même. Bien entendu, les systèmes ont des tailles différentes, sont emboîtés comme des poupées russes et se transforment avec le temps. (Se référer à L. von Bertalanffy, 1968, J.W. Forrester, 1958, ou G. Nadler, 1973.) Un système n'est pas uniquement une réunion d'éléments : son originalité provient du fait que cette organisation *fonctionne*. Par ailleurs, les villes sont des systèmes ouverts : elles se transforment par elles-mêmes (propriétés intrinsèques), mais reçoivent des ressources, des flux ou des informations de leur environnement. Les systèmes évoluent de diverses manières et constituent des organisations « dynamiques ».

Il est donc évident que la théorie générale des systèmes s'applique bien à la ville. Celle-ci se subdivise en sous-systèmes qui peuvent être les quartiers, les centres, les banlieues ou les périphéries plus lointaines. Toutefois, l'espace urbain est construit par des hommes et des sociétés. La ville est un système centralisateur résultant d'une multitude de comportements humains individuels et collectifs.

### **La simplification et l'abstraction**

L'analyse systémique n'est pourtant qu'un cadre qui rend obligatoire la recherche des éléments que l'on trouve pertinents pour comprendre la ville. Il faut donc retenir ou éliminer, émettre des hypothèses. Mais, comme l'écrivait Paul Valéry « tout ce qui est simple est faux » mais ce qui ne l'est pas « est incompréhensible ». La simplification est néanmoins indispensable. Joël de Rosnay, dans un ouvrage célèbre, prévient que l'approche systémique « n'a d'intérêt que si elle débouche sur l'opérationnel » (*Le Macrocospe*, 1975). La ville-système doit donc se comprendre en précisant le type d'organisation que l'on a retenu : dynamique, stable, instable, plus ou moins complexe, plus ou moins ouvert, très vaste ou très petit.

#### Des éléments communs

L'approche systémique repose donc sur la nécessité de découvrir des liens entre des éléments. La description d'un phénomène n'est utile que dans la mesure où l'on recherche l'interdépendance dans la structure et les fonctions. Cette interaction complexe est difficile à saisir car les décideurs eux-mêmes réalisent souvent – après coup – qu'une action (X) a entraîné des effets positifs ou pervers (Y) non prévus ! Les logiciels de statistiques permettent aujourd'hui de faire apparaître des corrélations complexes, multiples. Toutefois, le langage mathématique ne peut calculer qu'en fonction de choix opérés par le chercheur.

Par ailleurs, la ville est un *système humain* dans lequel figure de l'irrationnel, de l'imprévisible. Il faut éviter les analogies apparentes,

trop faciles avec les modèles issus des sciences physiques. On se souvient de cette formule célèbre, faisant de l'homme un simple « homéotherme prédateur au sein des écosystèmes ». Le danger d'une schématisation excessive se traduit par des comparaisons très réductrices, mais l'approche systémique a le mérite de rechercher des combinaisons de variables enrichissantes. Lorsque le projet établi ne correspond pas à certains faits, commence, comme la remarqué Max Planck, le « véritable travail ».

### *Des interactions dynamiques*

Après la Seconde Guerre mondiale, Jay W. Forrester, ingénieur électronicien (ayant travaillé pour l'*Air Force*), avait vu toute l'importance de l'analyse systémique dans le domaine des fusées et des radars. Il perçoit, par la suite, tout l'intérêt de cette approche pour les entreprises avant de s'intéresser aux villes (*Urban Dynamics*), dans les années 60. On observe le succès du concept qui semble-t-il peut s'appliquer à toutes les organisations terrestres. Il faut donc utiliser avec la plus grande prudence la notion qui se veut pratique et applicable. Dans ces conditions, quels sont les principaux éléments d'un système ? Peut-on les retrouver dans les organismes urbains ?

Un système doit toujours se fonder sur deux impératifs essentiels : avoir un objectif (une fonction théorique) et des ressources pour réaliser ce but. Par ailleurs, un système a une taille donnée (échelle) et des *limites* qui permettent de définir le territoire de l'organisation. Une agglomération de 10 000 habitants, située dans une zone rurale, peut constituer un petit système dont les limites sont faciles à définir. Est-elle comparable à une mégapole de plus de 20 millions d'habitants comme Shanghai ou Mumbai ? En fait, il faut se poser la question de savoir dans quel système l'espace étudié s'intègre.

Quoi qu'il en soit, on retrouve toujours dans une organisation qui fonctionne, des éléments communs ([Figure 2.1](#)) :

- les **fonctions** : une ville a un certain nombre d'objectifs à atteindre. Ces décisions sont politiques (au sens d'Aristote) et

supposent des choix ; mais le développement humain est la mission essentielle. E. Kant écrivait qu'en

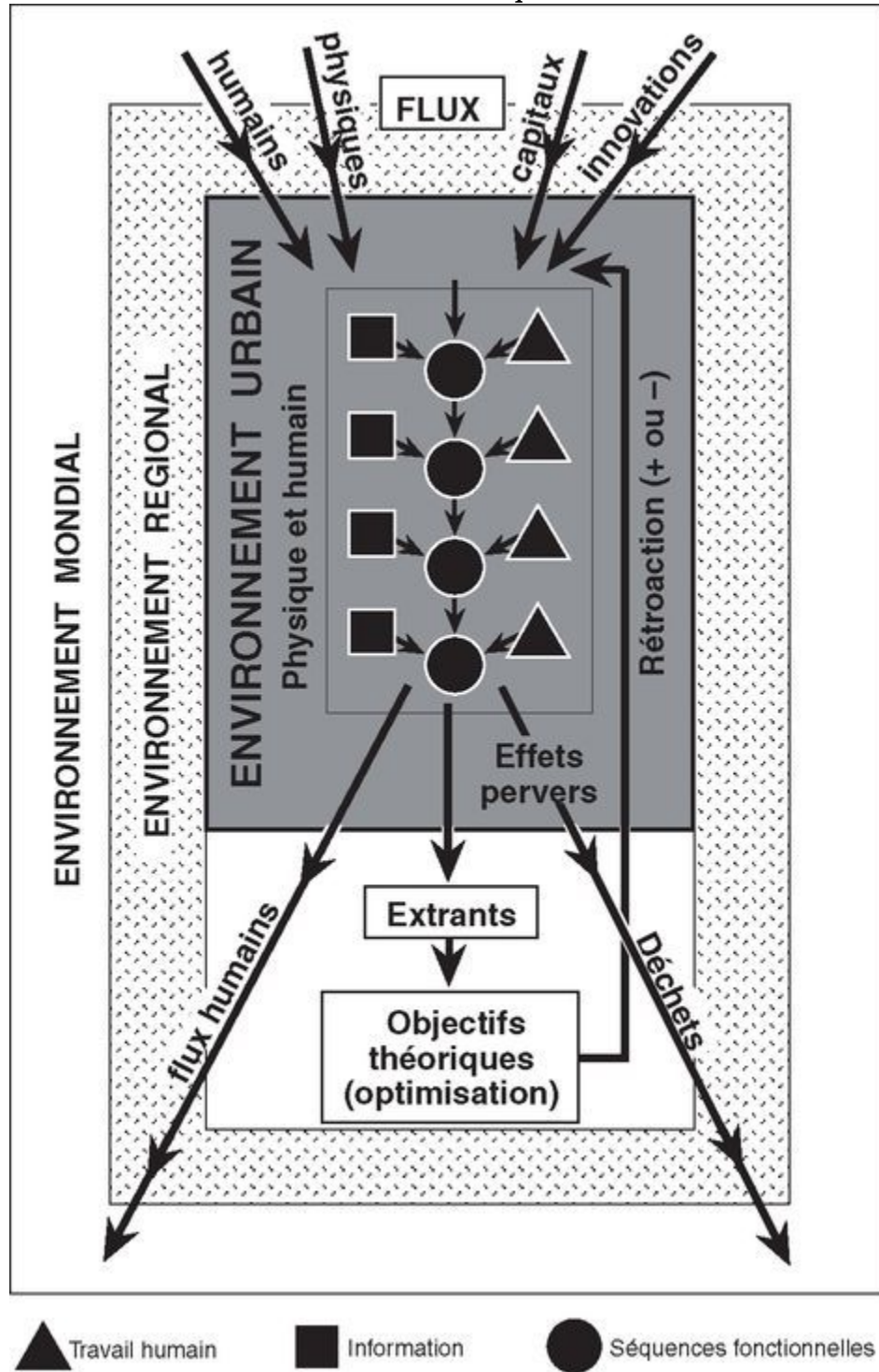


Figure 2.1

*Système et fonction*

toutes circonstances il faut agir de façon à « traiter l'humanité [...] comme une fin, jamais comme un simple moyen ». Cette notion de « développement humain », que l'on peut quantifier (IDH), doit reposer sur une organisation qui donne de l'emploi, des logements, du bien-être, de l'éducation et des libertés : la liste est longue. Ce développement correspond donc à une addition d'objectifs très nombreux mais qui, en définitive, convergent vers le même but. Un rapport mondial sur le développement humain (1996, PNUD) posait déjà la question de savoir ce qu'est une « bonne » croissance économique : À quoi sert elle ? « Qui en bénéficie ? » Aboutit-elle à un développement durable ? Toutefois, chaque nation, chaque civilisation, peut avoir sa propre conception du développement. « Vivre l'espace » correspond à des habitudes et des mentalités différentes. A. Berque a bien montré qu'au Japon les relations entre les êtres sont fondamentales et la solitude très redoutée : il explique ainsi que les fortes densités sont mieux supportées (1988) ;

- le **résultat** (ou extrants ou outputs ou sorties) est la production concrète de biens et de services : les objectifs peuvent ne pas être atteints (ou partiellement) ou, au contraire, parfaitement remplis. Les édiles responsables sont régulièrement jugés, en fonction du résultat, même si l'opinion publique a du mal à comprendre les projets à long terme dont les réalisations sont parfois impopulaires. La confrontation entre la fonction théorique, c'est-à-dire l'objectif et les extrants, constitue une phase capitale dans l'évolution d'un système ;
- les **intrants** (ou inputs) sont les flux d'énergie, les ressources qui sont nécessaires à une agglomération pour vivre, travailler, se distraire, circuler ou se soigner. Ces entrées dans le système sont très variées : matières premières, biens de consommation, sources d'énergie, capitaux, informations, équipements divers, innovations, technologie, etc. Parmi ces flux, les *agents* humains sont essentiels mais surtout d'une nature différente. Il est en effet impossible de placer sur le même plan des ressources physiques



et ce que les sociologues appellent des « agents » humains qui sont le moteur du système. Les flux de population constituent un apport capital (quantités, caractéristiques, etc.) ;

- le **travail** de transformation des intrants en extrants correspond à une multitude d'opérations ayant pour objet de réaliser les objectifs du système. Bien entendu, ces transformations sont effectuées grâce aux ressources humaines qui prennent les décisions en utilisant les matières premières, les idées, les innovations ou les informations. Les usines, les chantiers ou les écoles font partie de ces « catalyseurs » ;
- l'**environnement** interne du système joue un rôle important : il s'agit du cadre dans lequel se déroule la vie urbaine : immeubles, rues, lieux de travail, lumière, bruits, couleurs, températures, micro-climats, végétation, équipements, etc. Ce n'est pas seulement un décor car la relation homme/ milieu est fondamentale. Les milieux sociaux sont donc déterminants : ils font partie également de l'environnement. Le fonctionnement d'une ville dépend aussi des mentalités, des états d'esprit, des goûts du public, des modes ou des réactions de l'opinion dans des sociétés démocratiques désormais interactives ;
- la « **boucle de rétroaction** » est tout simplement la comparaison entre les extrants et les objectifs théoriques : les buts sont-ils atteints ? Le système, fait pour durer, est-il menacé ? Par exemple, certains flux doivent être régulés ou accélérés. Il existe aussi une rétroaction sociale, c'est-à-dire une prise de conscience du fonctionnement du système. D'une certaine manière, la rétroaction est la correction d'actions passées. Par exemple, on s'est aperçu de monumentales erreurs faites en urbanisme dans les années d'après-guerre où l'on a voulu tayloriser la construction des immeubles. Ces quartiers dortoirs, qui ont surgi à la périphérie des villes, ont placé les gouvernements, quinze ou vingt ans plus tard, face aux problèmes de la rénovation voire de la destruction de quartiers entiers.

## *L'équilibre : une situation provisoire*

La recherche des « équilibres » est un vieux problème, bien connu des économistes. La notion, très complexe, doit partir du principe qu'un équilibre absolu n'existe pas (ou alors c'est la disparition du système), et qu'une ville se transforme sans cesse compte tenu de la boucle de rétroaction qui envoie des informations aux intrants. En principe, si cette boucle est positive (l'organisation évolue dans le même sens), les divergences peuvent s'accroître : déséquilibres de population, par exemple. En revanche, si le *feed back* est négatif, il peut y avoir correction et régulation. En fait, les termes « négatif » et « positif » ne sont pas très clairs et il faut plutôt parler de « boucles » régulatrices ou compensatrices permettant d'atteindre les objectifs fixés. Inversement, les fluctuations des divers sous-systèmes et les combinaisons réalisées peuvent entraîner des *feed back* positifs qui menacent – ou brisent – le système, sans que l'on puisse prévoir dans quelle direction l'organisation urbaine va évoluer. Comme l'a souligné Denise Flouzat : « Toute activité économique est par essence déséquilibrée. » En revanche, ce déséquilibre peut avoir son utilité et entraîner une régulation et une « autocorrection ». On peut donc étudier la ville d'une façon synchronique en recherchant ce qui dure, ce qui persiste dans le système ou, au contraire, faire une lecture diachronique correspondant aux changements. Les systèmes urbains sont une combinaison de structures durables et de transformations incessantes. Alwin Toffler a déjà constaté depuis longtemps que les « relations de l'homme avec les lieux n'ont jamais été plus nombreuses, plus fragiles et plus temporaires ». La notion de déséquilibre est donc fondamentale.

Il n'en reste pas moins que l'idéal d'équilibre spatial global doit rester l'objectif principal. Il est formé de la somme des équilibres partiels qui se modifient sans cesse. On peut aussi étudier diverses formes d'équilibres urbains qui prennent des allures différentes suivant la discipline du chercheur... Yorgos Y. Papageorgiou définit l'équilibre comme l'état « dans lequel la répartition d'ensemble d'une population quelconque sur un espace donné reste invariante dans le temps » ; cette citation correspond à un « comportement rationnel » et à des « conditions d'équilibre du

marché » (1994). Toutefois, les modèles mathématiques qui accompagnent le plus souvent ces hypothèses n'ont pas toujours d'applications pratiques. Le géographe, dans le cas des villes, doit surtout s'orienter vers le concept de « bien-être » qui tient compte d'un certain nombre d'indicateurs sociaux. À l'évidence, ces critères pertinents peuvent varier suivant les cultures et les idéologies. Ce concept psychologique, économique, social ou culturel, doit retenir des paramètres très répandus comme la santé, l'épanouissement des individus, le niveau de l'emploi, les loisirs ou la qualité de l'éducation, des services, des équipements, de l'environnement, la sécurité ou l'intensité de la vie collective. Tous ces indicateurs peuvent se quantifier, se calculer, se cartographier en 2 ou 3 dimensions afin de montrer, suivant les villes ou les quartiers, les différences du « bien-être social ». En définitive, l'objectif théorique correspond à ce « bien-être global » qui est la somme des bien-être partiels.

Une dynamique de croissance (économique par exemple) correspond à une augmentation du PIB d'un territoire donné ; ce qui ne signifie pas une croissance du bien-être du plus grand nombre ou de certaines catégories d'habitants. Cette croissance est le plus souvent inégalitaire dans l'espace et le temps. Globalement, l'essor démographique urbain est positif : la population mondiale atteint presque 6 milliards d'habitants et les citoyens seront probablement plus de 60 % en 2025. Dans les pays en voie de développement, le rythme de croissance des villes, compte tenu de l'exode rural, est de 3 % à 3,5 % par an.

Par ses structures et ses déséquilibres, la ville doit se corriger sans cesse. La comparaison des systèmes humains avec les modèles bio-écologiques privilégie la notion d'équilibre. Dans la réalité, le milieu urbain est conflictuel ; la notion d'équilibre est un état provisoire dans les relations sociales. En théorie, il existe plusieurs *modes de régulation* : par anticipation (la correction s'effectue dès le départ), « par alerte » (durant le déroulement du travail on s'aperçoit d'un dysfonctionnement), par correction de l'erreur lorsqu'on compare les objectifs et les résultats. Ce schéma théorique valable pour des systèmes physiques est très éloigné de la réalité. Les antagonismes sociaux, l'instabilité, les erreurs de gestion, le manque d'informations, les groupes de pressions, les aléas de la

politique, entravent, retardent ou contrarient ces régulations. Les structures urbaines, par définition, sont instables et cèdent la place à de nouvelles organisations : il est très difficile de prévoir une évolution même dans une optique probabiliste. L'effet correcteur, lorsqu'il se produit (une décision politique par exemple), est toujours décalé dans le temps et n'arrive qu'*après* l'apparition d'un problème. Dans les pays en voie de développement, l'évocation d'une « régulation » apparaît comme très théorique ; à Mexico, l'extraordinaire croissance de cette métropole entraîne une véritable crise. Ayant dépassé 20 millions d'habitants, au seuil des années 1990 (l'agglomération et l'État de Mexico), la ville connaît une aggravation des problèmes sociaux par manque de logements, de transports, de services sans compter la pollution ou la criminalité !

En bref, la théorie des systèmes est une voie – parmi d'autres – permettant de conceptualiser une réalité complexe. Le danger d'abstraction, de formulation mathématique, peut aussi faire oublier l'objectif principal : l'application pratique. Enfin, et surtout, la ville est un système dans lequel l'homme occupe la place essentielle.

## Un capital humain

Le système urbain est avant tout une concentration de la population dans un espace réduit. L'accumulation des habitants est le moteur de l'organisation. La densité entraîne échanges et activités, création et novations. La proximité des hommes, l'intensité des contacts, font de la ville un milieu novateur. La distance quotidienne entre les êtres est plus faible et les rencontres peuvent se multiplier. Les techniques de communication à distance ne modifient pas le principe d'une optimisation des échanges en fonction de la densité de la population.

### *La densité : une notion relative*

Le système urbain repose sur la densité des éléments qui le composent. Qu'il s'agisse de population ou de services, par définition, la ville est un

lieu d'échanges sociométriques et un « espace plein ». Il est facile de calculer divers indices de concentration, variables suivant l'échelle des agglomérations. Ce concept de *densité* fait de la ville un système tout à fait particulier dont la principale caractéristique est un processus accumulatif des hommes, des idées ou de l'argent. L'interaction spatiale est par définition très élevée, compte tenu du nombre des contacts entre les habitants et des faibles distances séparant les hommes. On peut calculer de diverses manières cette densité de la population urbaine. Il faut toutefois préciser que l'étude de celle-ci doit être rattachée systématiquement aux autres éléments de la ville : le problème sera donc évoqué à plusieurs reprises. On peut néanmoins rappeler quelques notions élémentaires. Le vieux principe de la *densité brute* (nombre d'habitants par km<sup>2</sup>, par ha ou par m<sup>2</sup>) correspond à une première approche. Il s'agit d'un taux-rapport qui donne une valeur comparative. Tout dépend donc des objectifs recherchés, de la précision que l'on veut obtenir, de l'échelle adoptée. Bien entendu, une densité globale qui indique par exemple le rapport entre la population et la surface d'un quartier va fournir une grandeur identique pour toute la circonscription. C'est en quelque sorte une « moyenne » qui ne tient pas compte des écarts à l'intérieur même du quartier. La population n'étant jamais répartie d'une manière homogène : il est tout naturel de se servir de cette densité brute, compte tenu des comptages effectués le plus souvent à l'intérieur d'un cadre administratif. De toute façon, la densité n'a de valeur qu'en fonction d'autres variables et de la nature de l'espace (pavillons, grands ensembles, pourcentage de zones vertes, d'équipements collectifs, etc.). Une même densité peut correspondre à des structures différentes : la même valeur s'obtient éventuellement dans un quartier X, en zone périurbaine où les 9/10 de la surface est rurale avec un grand ensemble très peuplé au centre et un quartier Y, entièrement occupé par des maisons basses ou des pavillons. La densité est une donnée parmi d'autres, mais également une valeur de départ qui permet de poser des problèmes. On peut donc, suivant les objectifs, rechercher, calculer des densités spécifiques, montrant le nombre de personnes par « surface de plancher habité » ou le nombre d'habitants par logement, tout en corrélant ces valeurs à des variables explicatives comme les équipements, le confort ou la qualité de l'habitat et le niveau

de vie. Dans ce cadre, on peut aussi tenir compte des *densités volumétriques* en estimant la hauteur des maisons.

À titre indicatif, il faut partir de quelques données élémentaires, permettant de comparer quelques grandes cités de taille mondiale.

***Densités brutes de population (hab./km<sup>2</sup>)***

Le Caire	Manhattan	Paris	Macao	Monaco	Singapour
35 420	25 835	24 448	18 811	15 851	7 456
77(1)	31(1)	112(1)	136(1)	16 235(1)	6 860(1)

(1) Densité de la nation où est située la ville.

Par exemple, on observe que Shanghai, formée de 10 arrondissements, possède des densités considérables qui peuvent atteindre près de 43 000 hab./km<sup>2</sup> dans les quartiers de la ville ancienne (sans compter une population « mobile » de 3 à 4 millions qui s’ajoute à la population fixe dans la vieille cité). Les espaces verts, les parcs par exemple, peuvent se répartir d’une façon très variable sans compter la voirie qui occupe plus ou moins de surface par rapport aux immeubles : 28 m<sup>2</sup>/hab. de voirie à New York ; 10, à Tōkyō ; 1,6, à Shanghai (Liu Ta, 1996). Dans certaines villes très anciennes, aux rues très étroites, aux conditions précaires de logement, dans les pays en voie de développement, les densités atteignent des valeurs très élevées, supérieures à 100 000 hab./km<sup>2</sup>. Pour d’autres raisons, il peut exister des concentrations considérables, comme à Hong-Kong où le manque d’espace, la densité du bâti, la hauteur des constructions, entraînent des densités maximales. Les statistiques fournies sont pourtant le plus souvent à interpréter avec les précautions d’usage, car on retrouve un problème déjà évoqué : la délimitation de la ville, de l’agglomération. L’INSEE et l’ONU par exemple proposent pour Tōkyō et Mexico des valeurs différentes : l’INSEE utilise la continuité du bâti : à Tōkyō, la densité ne serait « que de » 9 905,07 hab./km<sup>2</sup> si on utilise ce critère pour délimiter l’agglomération. En supposant une certaine valeur de  $d$  et, en admettant le principe d’une distribution régulière et uniforme des habitants, il est logique d’obtenir  $r$  qui correspond à la distance moyenne que doit parcourir une personne pour en rencontrer une autre. Dans ce cas,  $r = 1/\sqrt{d}$  : on parle de *libre parcours moyen*. La densité des échanges sociométriques (C) fait également

intervenir la masse de la population (N1 et N2 pour deux groupements distincts). Si la distance qui les sépare est  $x$ , on applique la règle suivante :  $c = 10^{-7} \cdot N1 \cdot N2/x^n$  ( $n$  est compris entre 1 et 2). La liaison créativité-densité est très claire. Toutefois, il faut comme l'a souligné A.A. Moles « un maximum de densité d'échanges pour susciter un *progrès culturel* » jusqu'à un certain seuil. Il existe depuis longtemps des modèles d'interaction dans lesquels la distance joue un rôle essentiel ; la vieille « loi du moindre effort » et du plus court chemin (Lösch, 1954) s'applique bien aux espaces très peuplés. Aujourd'hui, il faut nuancer ces modèles élémentaires liés à des contacts directs car la distance est une notion relative. Les techniques modernes, la globalisation, permettent des communications lointaines dans une « société en temps réel » grâce à de multiples réseaux interconnectés, qu'il s'agisse des téléphones portables, d'internet ou du télé-travail. La distance « euclidienne » ne correspond pas souvent à la réalité et il existe de nombreuses mesures possibles. On peut aussi envisager la distance-temps, la distance imposée par les obstacles (la distance à vol d'oiseau n'est utilisable que dans certains cas), la distance imposée par les moyens de transport et surtout, la distance subjective, perçue (pas forcément la plus courte), mais la plus importante (cf. 4<sup>e</sup> partie).

Une « dimension cachée »

Edward T. Hall, en 1966, dans un ouvrage devenu célèbre, analyse ce qu'il nomme une « dimension cachée ». Le territoire dans lequel vit un être ne s'estime pas uniquement par les mathématiques : sa valeur est culturelle et chaque société, chaque communauté a sa manière de « voir » son espace, de s'isoler ou d'établir un contact avec les autres. Encore faut-il que l'environnement soit humainement vivable, adapté aux besoins. L'auteur critique, bien avant qu'en France on se rende compte des effets néfastes provoqués par les tours et les grands ensembles, cet entassement des populations urbaines défavorisées. Ce n'est pas uniquement le nombre de mètres carrés disponibles par personne mais tout le système architectural qui est en cause. Le professeur d'anthropologie, dans cette décennie 1960, observe qu'à Chicago « le Blanc empile maintenant les Noirs les uns au-dessus des autres dans les constructions en hauteur. L'ensemble élevé leur semble impropre à

satisfaire la plupart des besoins humains de base ». E.T. Hall ajoute : comme me le disait un locataire « ce n'est pas un endroit où élever une famille. Une mère ne peut pas surveiller ses enfants quand ils sont sur un terrain de jeux quinze étages plus bas. Les petits se font rosser par les plus forts, les ascenseurs sont dangereux et remplis d'ordures ». L'aménagement de l'environnement urbain suppose donc une architecture adaptée, des distances critiques, la prise en compte de la surcharge environnementale facteur de stress. ■

*Source : Edward T. Hall, La dimension cachée, Éd. du Seuil, 1966.*

Quoi qu'il en soit, le *capital humain* joue un rôle essentiel. Un système fonctionne grâce à trois sources de richesses : outre le « capital humain » la Banque mondiale distingue le capital « naturel » (eau, bois, matières premières, terres) et le capital « matériel » (routes, usines, équipements, machines...). Le capital humain est toujours le moteur du système et repose sur le savoir-faire, l'éducation ou l'habileté. Dans ces conditions, il est intéressant de connaître comment on va passer de l'action individuelle, du comportement microscopique, à la décision collective.

### *Du micro au macro*

« La ville n'est pas qu'un espace bâti de pierres et de béton » ; elle est faite « autant d'idées que de pierres et d'habitants » (J.B. Racine). La notion de système ne doit pas faire oublier que la ville est une agrégation de comportements individuels. Hagerstrand a bien montré les processus de diffusion d'une innovation (en milieu rural tout d'abord) et P. Lazarsfeld a expliqué le processus de l'adoption d'une innovation de l'individu isolé jusqu'au groupe. Ces analyses classiques sont importantes pour comprendre les milieux urbains. Toutefois, faut-il concevoir l'habitant, lui-même, comme l'élément moteur ou privilégier l'action collective ? ([Figure 2.2](#)). Le déterminisme des structures impose-t-il à l'individu ses comportements ou – au contraire – un habitant a-t-il des possibilités de choix ? Pour Raymond Boudon, on ne peut expliquer les mécanismes sociaux qu'en partant de l'individu. Dans un premier temps, celui-ci (s'il a une décision à prendre) s'informe puis établit des contacts avec des proches (rôle de l'information mais surtout de la

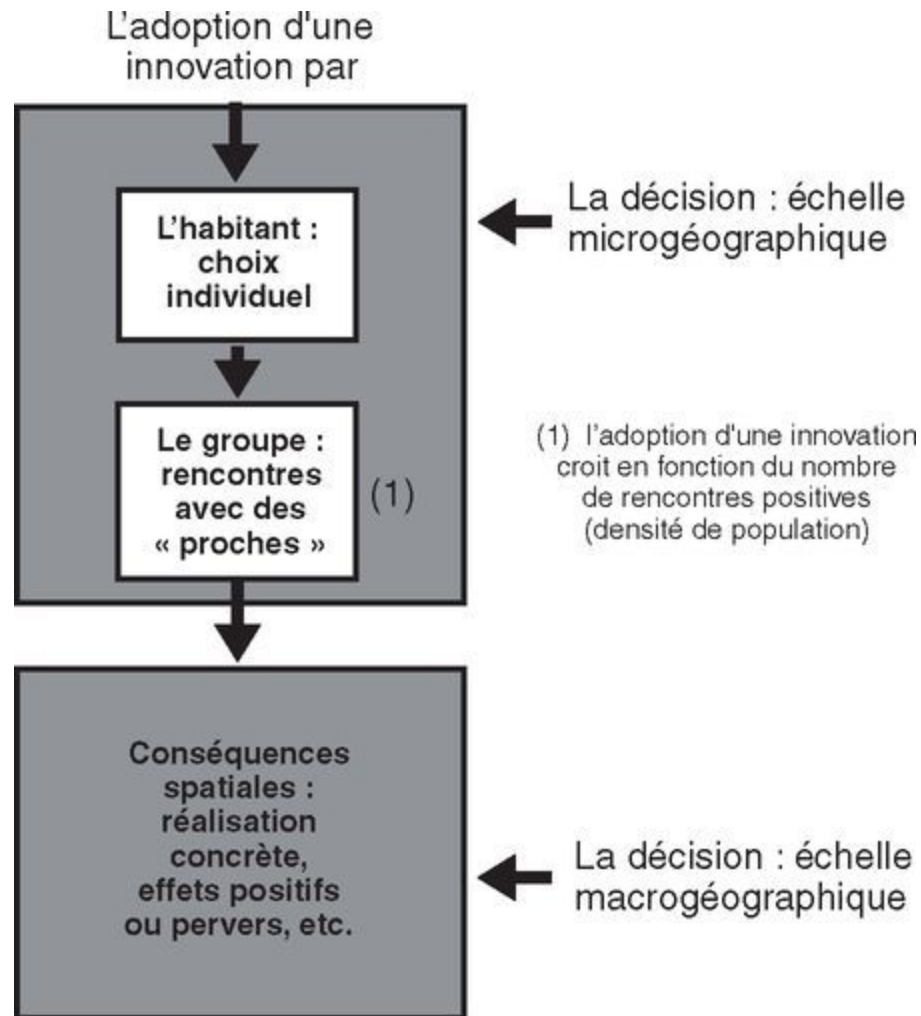


distance) afin de se forger un avis. Une évolution s'établit depuis les décisions micro-géographiques jusqu'aux décisions macrogéographiques ; les réunions, les discussions, l'adoption d'une innovation (ou d'un projet quelconque), sont fonction de la densité de la population et des distances entre les personnes. L'influence personnelle est déterminante : « Les structures ne sont rien sans les individus. » (R. Boudon, 1979.)

Ainsi, les systèmes urbains sont synonymes d'entassement et les mécanismes microscopiques d'intervention ressemblent à un mouvement brownien. Toutefois, les groupes sociaux qui existent dans la ville se répartissent dans l'espace d'une manière très ségrégative. Si l'innovation et les échanges s'accroissent avec le nombre, la densité a des effets néfastes qui proviennent du fait que la ville est également un lieu de déséquilibres parfois violents. Ceux-ci proviennent, dans la logique du système, de conflits d'objectifs et de la diversité même de l'organisation urbaine.

### **Des conflits d'objectifs**

La ville est composée d'intérêts plus ou moins divergents, voire conflictuels. Les structures d'interdépendance aggravent souvent les tensions et les rivalités.



**Figure 2.2**

### ***Le système : un foyer de diffusion***

Les effets néfastes qui se produisent peuvent se classer en deux catégories : d'une part, des effets émergents, négatifs, qui se produisent à l'intérieur même du système (ségrégation sociale, présence de taudis, violence, etc.) et, d'autre part, des déséconomies externes, c'est-à-dire des sorties à l'extérieur du système (pollution, exode urbain...) ([Figure 2.3](#)).

### **Des effets pervers**

Les effets négatifs ne sont pas spécifiques de villes, mais une agglomération urbaine, surtout si elle est importante, est fondée sur la

croissance rapide. Celle-ci a un coût humain : fatigue, éloignement ou pollution. La diversité des objectifs, l'interdépendance des éléments, peuvent aboutir à des effets indésirables.

Dans un premier cas, le déséquilibre peut être « intérieur », c'est-à-dire ne concerner que la ville elle-même. Il faut distinguer – à titre d'exemple – trois effets négatifs : la paupérisation de certains quartiers, la ségrégation sociale et la pollution. On connaît le processus de dégradation des centres de villes aux États-Unis, dans les années 60-70, à Chicago, Detroit ou New York. Les classes favorisées (*upper class*) se sont donc installées à la périphérie des agglomérations. Il en a été de même à Paris, dans un premier temps, dans divers quartiers du centre. Depuis 1975, aux États-Unis, on a tenté de rénover ces

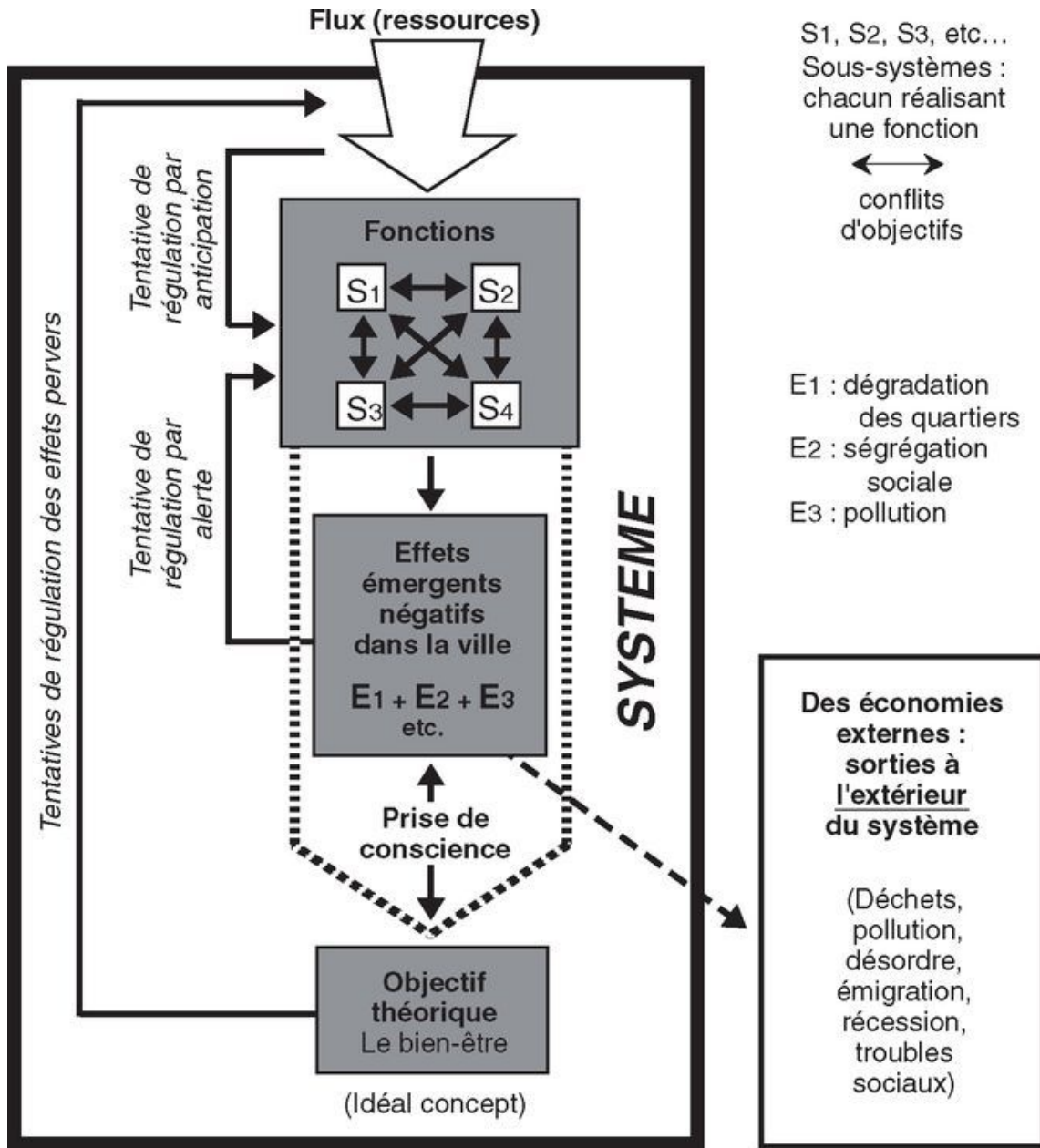


Figure 2.3

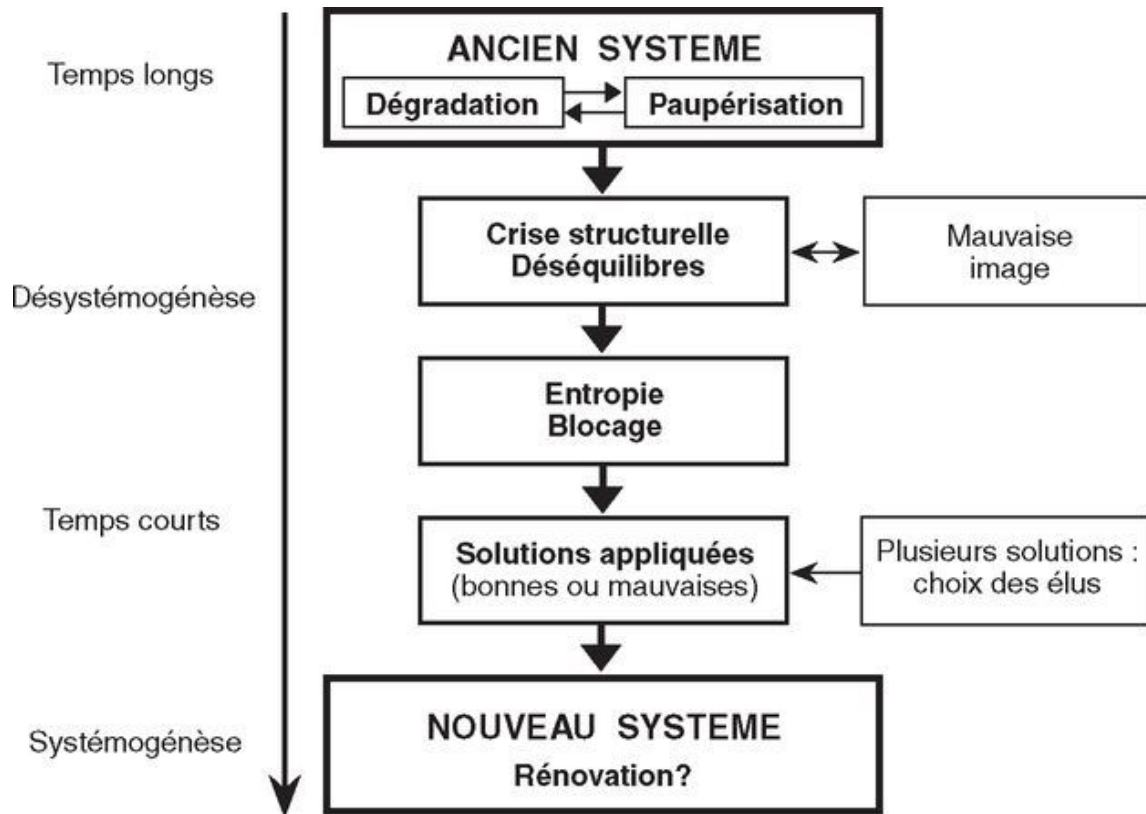
### Les conflits d'objectifs

centres (c'est le processus de *gentrification* qui permet aux populations aisées de revenir après rénovation de l'habitat et des structures). La ségrégation constitue un deuxième effet pervers : chaque société projette ses inégalités dans l'espace ; les inégalités spatiales sont donc le reflet des inégalités sociales. En 1964, d'après le *Times*, à Harlem, vivaient 230 000 personnes dans de mauvaises conditions, avec une densité d'environ 25 500 personnes au km<sup>2</sup> (comme à Shanghai aujourd'hui). Des

oppositions très violentes caractérisent donc les paysages urbains et morcellent les villes en sous-systèmes.

Toutefois, un système évolue sans cesse et les effets pervers, dès qu'ils peuvent être régulés, disparaissent. Le quartier Saint-Rémi à Reims constitue un exemple très intéressant (étudié par G. Roques, 1982). Cette partie de la ville, proche de la basilique, s'est dégradée après la Deuxième Guerre mondiale. La ville s'est alors développée au-delà de son enceinte médiévale et sa population s'est accrue de plus de 30 % entre 1954 et 1968. Le quartier Saint-Rémi perd ses fonctions, se paupérise, devient vétuste (appartements sans eau courante), et la presse évoque un « quartier de taudis », « aux arrières cours nauséabondes » sans « le moindre tout-à-l'égout ». Dans ces conditions, le vieillissement est inéluctable et l'image du quartier est fort mauvaise. Toutefois, celui-ci a des atouts : proximité du centre, espaces libres, terrains bon marché. On a donc parlé d'un système bloqué avant la rénovation qui va s'opérer dès les années 60 : la prise de conscience des erreurs, une meilleure information des élus, un désir de donner une bonne image de la ville, vont aboutir à un nouveau système, prévoyant un quartier à vocation tertiaire, à population plus aisée. Sans analyser plus longuement cet exemple, on conçoit mieux comment se produit un changement après la prise de conscience d'un dysfonctionnement ([Figure 2.4](#)).

Dans ce cas, la régulation apparaît logique à partir du moment où le blocage devient très apparent et qu'un certain seuil de nuisance est atteint. Le changement va intervenir après un affrontement entre des choix possibles : parfois la bonne solution va s'imposer. Le plus souvent, les objectifs sont en concurrence : dans une ville, les intérêts des automobilistes ne coïncident pas avec les intérêts des piétons ou des cyclistes... Les groupes de pressions aux buts divergents mènent des actions de *lobbying* pour accroître leur influence auprès des hommes politiques. Dans ces conditions, les décideurs ont à choisir des solutions de plus en plus complexes sans trop savoir les conséquences de leur action, compte tenu des informations partielles dont ils disposent et



**Figure 2.4**

***D'un système à l'autre (Saint-Rémi, Reims)***

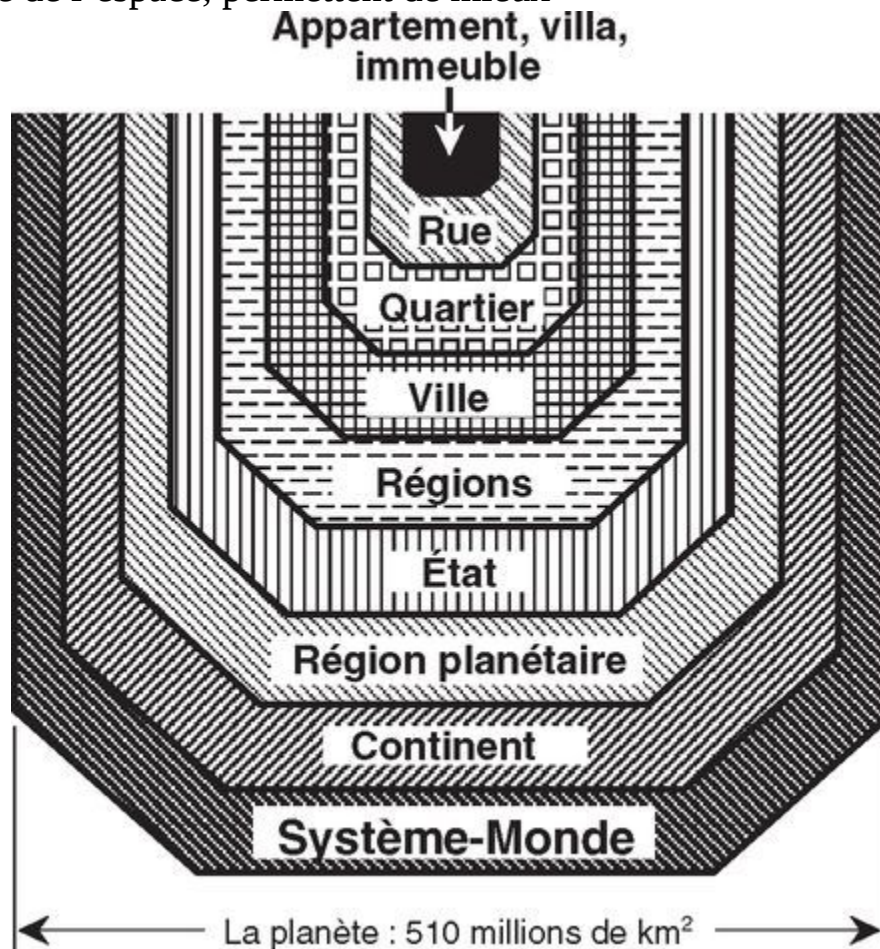
des forces opposées avec lesquelles il faut compter. Chaque groupe défend son intérêt, même si celui-ci est en contradiction avec l'objectif général favorisant le bien commun. Par ailleurs, Saint-Rémi n'est qu'un quartier (donc un sous-système) et son avenir a été lié avec celui du système tout entier (Reims). Dans ces conditions, le sort d'un sous-système est assujéti aux objectifs des différents systèmes hiérarchisés.

**Des systèmes emboîtés**

Une ville est une organisation « ouverte » qui communique avec l'extérieur et – par conséquent – est, elle-même, incorporée dans une région, une nation ou un continent. Dans ces conditions, des effets pervers – ou positifs – peuvent se produire, envahir les autres systèmes.

Toute étude de ville impose donc une échelle spatiale et une situation dans une hiérarchie. La taille d'une agglomération, son influence, sa

vitalité, doivent se replacer dans une pyramide complexe dans laquelle les systèmes s'emboîtent. La centralité est source de contrastes, et il est impossible de comprendre le phénomène urbain sans faire appel à ces structures interdépendantes et asymétriques (Figure 2.5). Il existe des niveaux d'analyse différents, depuis l'espace personnel de l'appartement jusqu'au méso-système de la région pour aboutir au système mondial global. Ces *coquilles* de l'homme, qui l'entourent, bien connues en psychologie de l'espace, permettent de mieux



**Figure 2.5**

### ***Une hiérarchie mondiale***

comprendre cette organisation spatiale et ces antagonismes qui proviennent de la nouvelle société *globale* où tout est interdépendant (A.A. Moles, 1977). Chaque ville joue un rôle qui est en fonction de sa taille, de sa position, de ses activités, de son intégration dans le système mondial, de son influence. Le niveau des fonctions reflète cette

hiérarchie : la très grande métropole a des fonctions mondiales, le petit centre se contente d'un rôle local ou régional. C. Doxiadis a bien montré les différentes « enveloppes » qui entourent l'homme, depuis sa chambre jusqu'à l'espace universel (*Ekisties*, 1968). Dans sa grille, il emploie les expressions suivantes pour désigner des systèmes de plus en plus vastes : *Small town, Town, Large city, Metropolis, Conurbation, Megalopolis, Urban region et Urbanized continent*.

Une ville, quelle que soit sa grandeur, exerce donc une action sur l'espace environnant, le modifiant et recevant en retour des flux variés. Le propre d'une ville est de constituer « un tout » ; par ailleurs les éléments qui composent un système urbain sont contigus. Autrement dit, à la différence de certains systèmes géographiques, une ville est un rassemblement et les interactions les plus importantes s'effectuent à l'intérieur de cet espace urbain : les limites de l'agglomération seront donc déterminées de cette manière (J. Aracil, 1984). Il n'empêche que la mondialisation bouleverse les structures traditionnelles. En effet, dans les villes des forces centrifuges, liées aux contraintes de la globalisation, dépendent désormais de réseaux mondiaux. Ceux-ci correspondent à des lieux, des villes, des firmes, qui sont interconnectés mais éparpillés à la surface du globe. Toutefois, la ville est tout d'abord liée à une région, c'est-à-dire à des espaces proches qui gravitent autour d'elle. Au cours des siècles, l'espace quotidien a toujours tenu compte des distances ; la rue, le quartier et plus loin la région où se situe l'agglomération. Comme on a pu le souligner, un habitant est « un animal casanier » qui a besoin de retrouver sa caverne tous les soirs (Cesare Marchetti, 1996). Lorsqu'il fallait se déplacer à pied ou à cheval, la taille de la ville était limitée (2,5 km de rayon et 20 km<sup>2</sup> de surface par exemple). Aujourd'hui, les progrès des communications permettent de multiplier les surfaces urbaines et la mobilité des habitants. Cet éclatement des villes a des conséquences capitales sur le développement régional. L'imbrication de la campagne et de la ville est devenue plus étroite ou, au contraire, a accentué l'isolement des zones rurales. Quoi qu'il en soit, les villes constituent toujours l'ossature d'une région qui s'ordonne autour des pôles de convergence et des centres de décision. L'échelle – c'est-à-dire la place dans la hiérarchie – dépend de la grandeur d'un État. Il faut donc



comparer des choses comparables : la Californie (411 012 km<sup>2</sup>) a presque la taille de la France et San Francisco est à plus de 500 km de Los Angeles. La région serait donc un sous-ensemble de la nation, correspondant à une échelle méso-géographique. En France, par exemple, avant la révolution des transports du XIX<sup>e</sup> siècle, la « région se définit fondamentalement par l'ensemble des lieux où l'homme peut aller et revenir en une journée » : le département, fondé par la Révolution française, correspond à cet espace familier où l'on pouvait se rendre au chef-lieu sans avoir à découcher (A.A. Moles, 1977).

Les villes d'une région que l'on a pu définir et identifier sont en interaction avec cet espace environnant. Il est cependant difficile de séparer celles-ci des systèmes qui s'enchevêtrent. On ne peut donc pas comprendre le phénomène urbain sans évoquer la notion de réseau, de sphère d'influence, de hiérarchie.

## Chapitre 3

### Une hiérarchie urbaine

LA NOTION de hiérarchie est à la fois confuse et très connue des géographes. On évoque ainsi la répartition de la taille des villes mais le principe est insuffisant. La notion de hiérarchie peut avoir deux sens : d'une part il s'agit d'une organisation de systèmes et de sous-systèmes en utilisant par exemple la taille des villes. Il est aussi possible d'envisager un deuxième sens : la hiérarchie est une organisation (politique, économique, sociale etc.) fondée sur la puissance, le pouvoir et une organisation en forme de pyramide c'est-à-dire en « arbre » (théorie des graphes). Les concepts d'influence, de polarisation, de réseaux accompagnent cet emboîtement de systèmes.

En revanche en 1963 G. Chabot et J. Beaujeu Garnier pensent que chaque centre urbain « se comporte comme un système solaire groupant autour de lui ses planètes ». Pourtant, le besoin de dégager des lois, de dépasser la simple observation pour comprendre la hiérarchie urbaine, s'est fait sentir depuis longtemps chez les auteurs anglo-saxons. Déjà, un précurseur, W. Christaller publie la *Théorie des lieux centraux*, en 1933, qui va devenir beaucoup plus tard le symbole d'une nouvelle géographie, influencée par l'économie spatiale et soucieuse de découvrir des « lois », d'établir des modèles. Cette problématique néo-positiviste ne concerne pas uniquement les villes. Ce concept de hiérarchie urbaine est très complexe : il a évolué avec les diverses conceptions de la géographie, avec l'apport des autres sciences, avec la volonté de comprendre la ville dans ses réalités sociales.

#### **Influence et domination**

Il existe donc une hiérarchie entre les villes ; celles-ci ont, chacune une sphère d'influence qui correspond à leur « efficacité ». Des précurseurs ont tenté de dégager des liaisons générales entre quelques variables clés. Dès 1913, par exemple, F. Auerbach associe la taille et le classement. Toutefois, ces tentatives pour fonder une théorie se développeront surtout après la Seconde Guerre mondiale ; on va essayer de prouver la réalité de ces hypothèses et de perfectionner les premiers schémas très sommaires. Cette évolution se fait dans une atmosphère très critique, chaque chercheur soulignant les faiblesses de telle ou telle théorie. Des écoles s'affrontent et il est difficile de résumer toutes les recherches portant sur la question essentielle de la hiérarchie.

Toutefois, grâce à l'analyse sommaire des travaux les plus importants, on peut mieux comprendre l'ampleur de ces efforts pour concevoir une géographie théorique quantitative et, en même temps, pour fixer, les limites d'une analyse, jugée parfois technocratique, qui évacue souvent les réalités sociales.

« Comment découvrir les lois »

Un très grand nombre d'ouvrages (*cf.* la bibliographie, p. 331) exposent les principales théories désormais classiques qui, depuis von Thunen ou Weber, conservent un intérêt historique. On trouve le plus souvent les principes et les critiques dans les grands manuels de géographie humaine : il faut citer par exemple, de Peter Haggett *L'analyse spatiale en géographie humaine* (Armand Colin), *Geographie : a modern synthesis* (Hasper International Edition) ou bien encore *Introduction à la géographie humaine* d'A. Bailly et H. Beguin (Masson) ou *Les concepts de la géographie humaine*.

Tout naturellement, on a d'abord considéré le rôle de la *taille* d'une agglomération surtout à une époque où il était moins difficile de délimiter les contours d'une ville.

*La « règle » rang-taille*

Ainsi, au début du siècle, Auerbach (1913) établit une liaison entre la taille et le rang ; cette association peut se résumer de la façon suivante :

$PB_n = PA/R^n$  où  $PB_n$  est la population de la ville B classée au nième rang et PA la population de la ville A classée première. R symbolise le rang de la cité PB et a une constante (on peut aussi faire intervenir une constante k). Les auteurs ont essayé d'utiliser cette règle à diverses échelles (Zipf, 1949). Cette relation rang-taille, en définitive grossière (comment donner des définitions semblables de la ville ?), a été néanmoins un point de départ pour de nombreuses recherches. Dès 1931, Gibrat montre que les villes s'accroissent, en moyenne, à court terme, d'une certaine valeur de population qui n'est pas proportionnelle à leur taille. De plus, D. Pumain (1994) constate que la règle rang-taille ne prend pas en compte les « régularités de l'espacement selon la taille d'une ville ». W. Christaller dira même que la « loi Auerbach » n'est qu'un jeu artificiel de chiffres.

### *Des modèles gravitaires*

La géographie a utilisé les lois de la physique en retenant le principe de la gravitation suivant les principes de Newton : « Tous les corps s'attirent avec une force proportionnelle à leur masse respective, et inversement proportionnelle aux carrés de leurs distances mutuelles. » Cette force (f) est égale à  $K \cdot AB/d^2$ . La masse correspond à la population d'une ville (A ou B) et, d, la distance qui sépare les deux agglomérations.

On peut aussi envisager l'intensité des échanges (E), entre deux cités A et B de la façon suivante :

$$E_{AB} = P_A P_B / d^2$$

(Au dénominateur la distance est employée le plus souvent au carré mais pas toujours.)

William J. Reilly (1931) étudie l'attraction du commerce de détail en recherchant la zone d'influence ( $ZI_A$ ) d'une agglomération. Si  $d_{AB}$

correspond à la distance entre deux places,  $P_A$  à la population de la ville A,  $P_B$  la population de B, on doit obtenir :

$$Z_{iA} = d_{AB}/1 + \sqrt{P_A/P_B}$$

Il est évident que plus le poids de A est important, plus sa zone d'influence est importante. De même, un effet de « freinage » (f) se produit en fonction de la distance pour un type de flux donné (Figure 3.1). On devait ainsi dans l'esprit de W. Reilly prévoir les limites de la « polarisation » d'une ville. En réalité, cette « loi » de Reilly, comme l'a souligné J.R. Boudeville, n'est pas réellement une loi de gravitation mais un « modèle d'information freiné par la distance » (1972). Cette règle empirique, très simple, a suscité de nombreuses critiques ou améliorations. La disposition d'un réseau peut tout changer. Par exemple, deux villes B et C de même taille, situées dans la zone d'influence d'une métropole A, ne seront pas dans la même situation. En

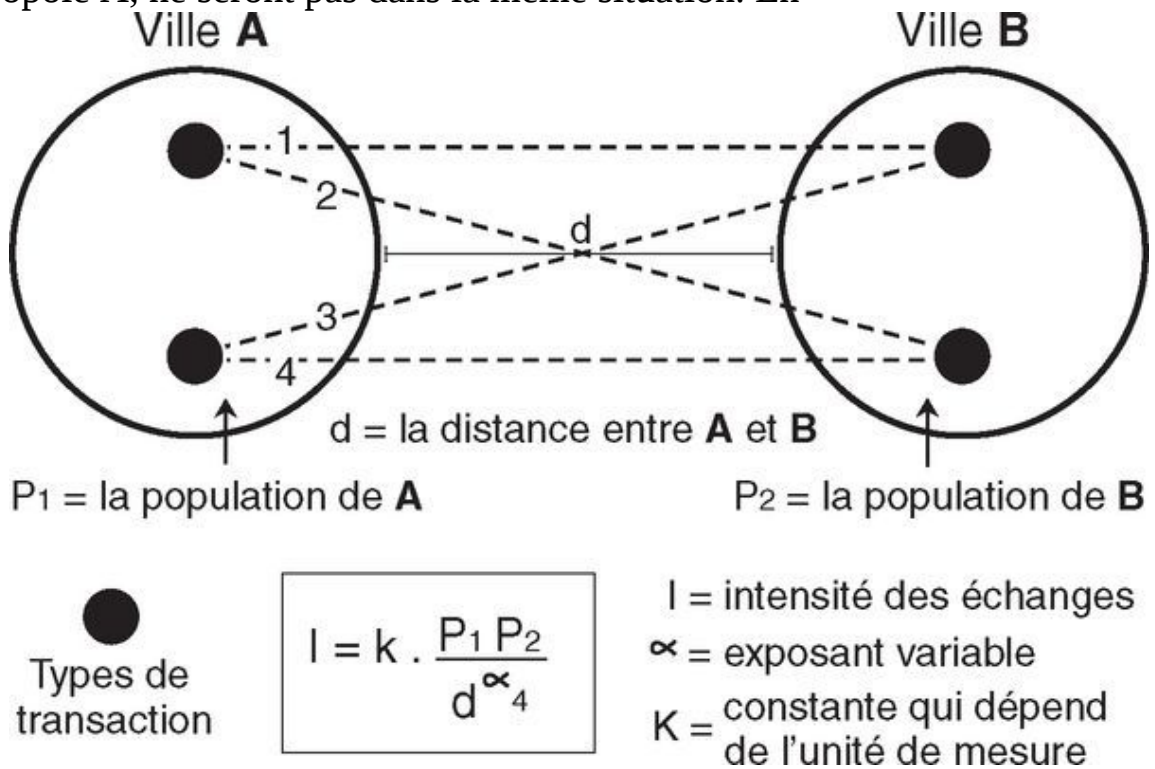


Figure 3.1

*Les conflits d'objectifs*

effet, si l'agglomération B est plus rapprochée de A, sa sphère d'influence sera plus courte que celle de C. Par ailleurs, les facilités de transport relativisent la notion de distance : une autoroute nouvelle, une ligne de chemin de fer, une limite administrative, peuvent modifier les rapports entre deux villes. La distance euclidienne ne correspond plus aux réalités : il faut plutôt compter en temps et en facilités de transport. L'accessibilité doit également entrer en compte. Sans remettre en cause le principe de la localisation des activités en fonction de la distance, il existe pour un territoire donné des « couloirs » plus ou moins accessibles, suivant les moyens de transport dont on doit tenir compte dans des espaces non homogènes et discontinus. On a surtout perfectionné ces modèles de base en liaison avec la recherche d'outils prévisionnels : la localisation de zones commerciales par exemple. En partant des modèles de Reilly ou de Zipf, en utilisant l'analyse des graphes, en ajoutant des variables (coûts de déplacements, prix des denrées, potentiel de clientèle, etc.), on a enrichi les relations simples établies dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

Toutefois, les villes forment des réseaux et sont interconnectées entre elles dans des systèmes hiérarchiques. On va donc rechercher une géométrie dans la disposition de ces villes de puissances différentes. D'une part, la loi rang-taille n'avait pas pour objet de résoudre ce problème et n'envisageait pas la distribution dans l'espace des agglomérations. D'autre part, la prise en compte de variables comme la taille ou la distance ne doit pas faire oublier le rôle fondamental des fonctions urbaines : W. Christaller et A. Lösch vont privilégier celles-ci.

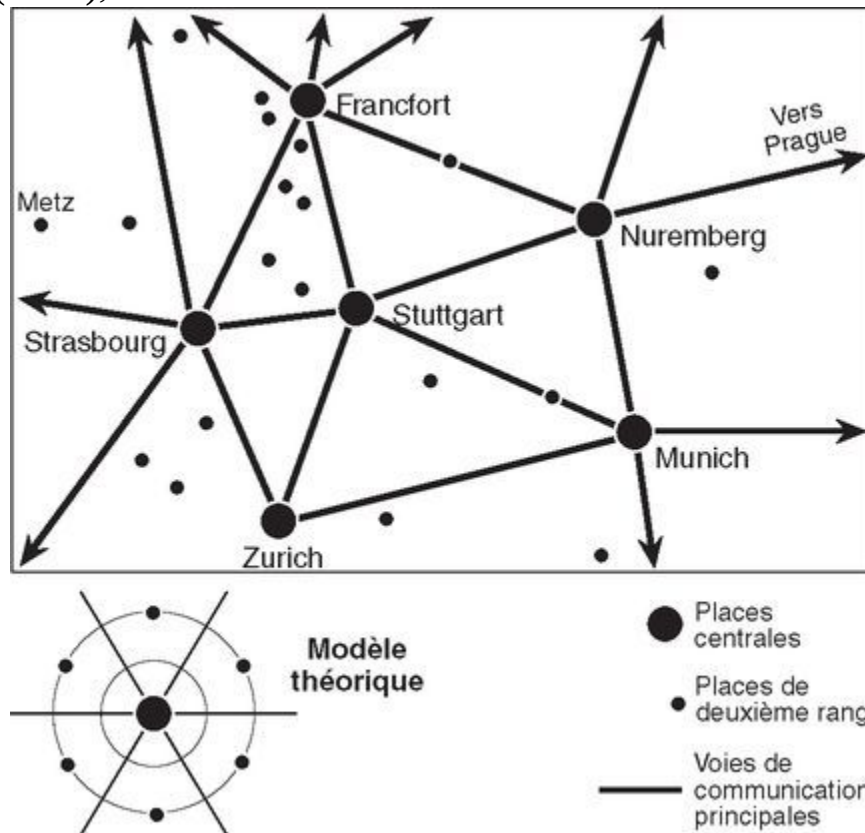
Les fonctions économiques : quelle importance ?

Dans la recherche d'une hiérarchie des réseaux urbains, il faut accorder une place de choix aux modèles de Christaller et de Lösch. La méthode tient une place essentielle dans cette démarche déductive qui confronte théorie et réalité des faits. Discutées, améliorées, critiquées les théories des lieux centraux reposent sur la construction de modèles hiérarchiques tout en replaçant les villes dans leur contexte régional. Dès 1841, J. Reynaud avait déjà observé que la concentration des services

dans les agglomérations correspondaient à une hiérarchie spatiale de figures géométriques emboîtées. Le milieu naturel joue un rôle ainsi que l'accessibilité par les voies de communications : par conséquent la disposition des villes possède un certain ordre.

*Le cadre : une économie libérale*

La théorie des places centrales est expliquée véritablement dans toute sa complexité par W. Christaller (1893-1969), après observation des centres de l'Allemagne du Sud ([Figure 3.2](#)). Des études postérieures vont moderniser ou prolonger ces travaux : on peut citer Bogue (1949), Beckmann (1955), mais



**Figure 3.2**

***W. Christaller et l'Allemagne du Sud***

c'est surtout un économiste de l'École d'Iéna, August Lösch (1906-1945) qui va compléter et perfectionner ces modèles (1940-1954 principalement). La traduction, en 1960 en anglais, de l'ouvrage majeur

de Christaller (*Central place in Southern Germany*, Prentice Hall) a mieux fait connaître ses travaux qui s'échelonnent entre 1933, 1937, 1938 et 1950.

La liaison taille-fonction a par ailleurs intéressé d'autres chercheurs comme L.J. King (1961-1962), B.J. Berry et W.L. Garrison (1958), à propos de l'État de Washington aux États-Unis. Des corrélations entre la population et la diversité des fonctions peuvent s'établir (soit arithmétique, soit logarithmique) : ce fut le cas de King pour Canterbury en Nouvelle-Zélande avec des taux significatifs de plus de 0,80.

Quoi qu'il en soit, d'après Christaller, les fonctions d'échanges définissent les villes : services et commerces symbolisent des activités centrales. La théorie doit se comprendre dans un *système d'économie libérale* fondé sur la notion d'équilibre offre-demande. La ville centrale réunit les meilleures conditions à la fois pour les entreprises et les consommateurs. En s'éloignant du lieu central, les trajets sont plus longs, les coûts plus élevés : on suppose toujours un comportement rationnel des agents de l'économie ; l'accessibilité aux services est donc essentielle.

La logique de Christaller, néo-positiviste, recherchant la rigueur, a donc pour objet de saisir la complexité de la distribution géométrique des villes.

### *Une hiérarchie des services*

La bibliographie qui concerne la théorie de Christaller est considérable et plus ou moins ancienne. L'ouvrage de base (*Die Zentralen Orten in Süddeutschland*, Iena. Fischer, 1933) a été commenté en France très tardivement, mais les publications vont se multiplier et il est facile de trouver de nombreux résumés dans les articles ou les manuels. (On peut toujours revoir le très intéressant ouvrage de B. Berry, *Géographie des marchés et du commerce de détail*, Armand Colin, 1971.) Dans ces conditions, la théorie ne sera exposée que brièvement ; il convient surtout de souligner l'originalité d'une approche très neuve dans ce premier tiers du siècle.



Le principe repose sur un certain nombre de conditions : plaine homogène, population répartie uniformément, minimisation des mouvements, facilités de communication, etc. Un centre important résulte de l'équilibre entre des entreprises qui doivent être impérativement rentables et des consommateurs qui veulent minimiser aussi bien les déplacements que les coûts. Ainsi, se forme un réseau de villes qui repose sur une distribution régulière.

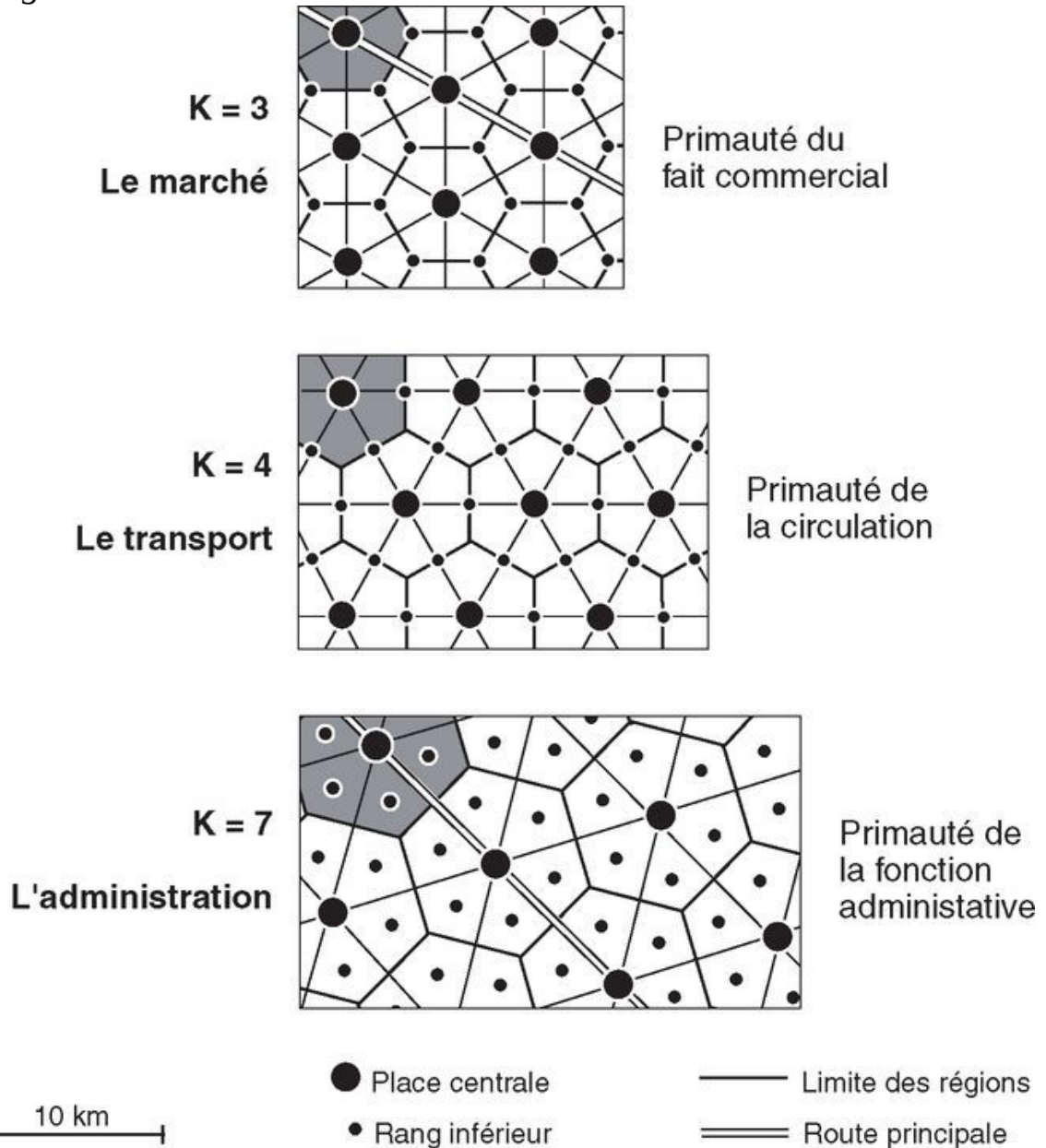
Toutefois, ces services sont hiérarchisés, allant des besoins quotidiens aux services exceptionnels. Un bien d'ordre supérieur n'est pas acheté tous les jours et suppose un marché plus vaste. On part aussi du principe qu'une place dite centrale possède toutes les fonctions (y compris les plus modestes). La hiérarchie qui s'établit prend une forme hexagonale et les places centrales, aux services de haut niveau, sont moins nombreuses que les villes de second rang. À la base de cette hiérarchie, se trouve le village-centre dont l'aire de recrutement ne dépasse pas, par exemple, en Allemagne du Sud, 4 kilomètres. Cette hiérarchie, contrairement à Lösch, est caractérisée par un indice fixe. Autrement dit, chaque place centrale polarise un nombre  $k$  de villes de rang inférieur et se trouve au sommet d'un triangle équilatéral en commandant deux lieux de rang inférieur dans ce cas  $k = 3$ . Chaque aire d'une ville principale possède une zone d'influence qui correspond à trois aires d'une place centrale de rang inférieur :

- Christaller distingue trois cas différents : tout d'abord il envisage le fait commercial, avec un marché aussi court que possible ( $k = 3$ ) et des liaisons avec deux des centres les plus proches ([Figure 3.3](#)) ;
- lorsqu'il y a primauté des transports ( $k = 4$ ), les villes situées sur l'axe prédominant sont privilégiées (coûts moins élevés). La disposition est différente du cas précédent ;
- la primauté des fonctions administratives ( $k = 7$ ) entraîne une structure géométrique avec une place centrale et 6 centres dépendants.

Christaller teste sa théorie en Allemagne du Sud, plus exactement dans un vaste domaine qui va de Strasbourg à Zurich et Salzburg. Tout

naturellement les rugosités du milieu – ou d’autres contraintes humaines – modifient le schéma théorique.

Avec August Lösch (1906-1945), on retrouve les mêmes préoccupations en élargissant le domaine de recherche (cf. *Die raumliche Ordnung des*



**Figure 3.3**

**Les trois hiérarchies de W. Christaller**

*Wirtschaft*). Pour Christaller, les places centrales d’un même niveau doivent avoir les mêmes fonctions et la même taille : ce qui n’est pas le

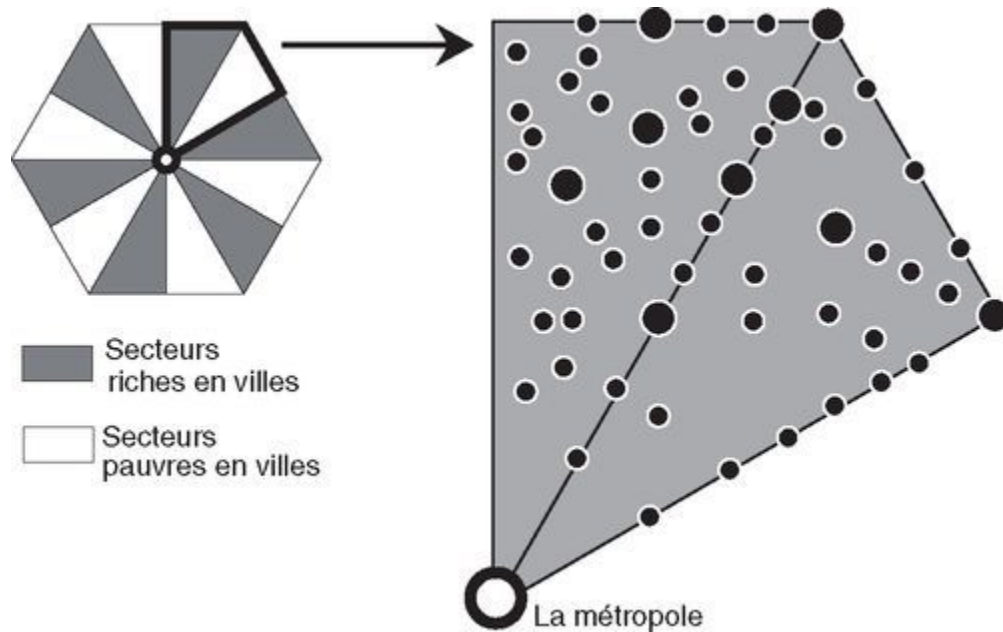
cas dans les analyses de Losch. Ainsi les places, de niveau supérieur, ne sont pas forcément dotées des fonctions existant dans les petites villes ; la hiérarchie de ces activités occupe donc une grande importance : il y a *spécialisation* (d'où l'intérêt d'un indice  $k$  variable). L'indice variable de Lösch est plus réaliste que l'indice fixe de Christaller. Par ailleurs, la production industrielle joue un rôle majeur. Dans la conception de Christaller, il existe une séparation nette entre ville et campagne : l'espace étudié est homogène, sans accident et la population rurale répartie régulièrement. Le comportement du consommateur est rationnel et son information suffisante. La hiérarchie hexagonale correspond donc à cette structure aréale homogène. Toutefois, A. Lösch utilise de nombreuses possibilités : il fait tourner ces hexagones de tailles différentes autour du lieu central, mais cela provoque des différences entre les secteurs bien pourvus en villes et les plus pauvres. Un paysage de Lösch peut ainsi se décomposer en douze secteurs riches et secteurs démunis, en alternance, et les grandes villes ont le plus grand nombre de fonctions ([Figure 3.4](#)). De nombreux auteurs ont résumé les résultats de A. Lösch ; le lecteur peut donc se rapporter à la bibliographie s'il veut approfondir le modèle. En définitive, les conclusions de A. Lösch, « extension » du modèle de Christaller, semblent plus réalistes tout en partant des mêmes principes.

Quoi qu'il en soit, la théorie des lieux centraux a été à la fois critiquée, ou perfectionnée ; le problème principal a donc été de prouver la justesse des propositions ; l'attitude des chercheurs dépend de la conception de la géographie que l'on peut avoir et s'inscrit dans le débat plus large de ses méthodes, de ses techniques et de sa finalité.

### **La théorie : mieux comprendre le monde**

Ces modèles sont donc très ambitieux : il s'agit d'expliquer, d'une manière relativement simple, la localisation des villes et leurs hiérarchies en supposant un comportement « maximisateur » des producteurs et des consommateurs. Les villes reposent sur un principe d'économies d'échelles, mais le modèle a été conçu à une époque où le problème des transports se posait de façon très différente. L'évolution urbaine,

aujourd'hui, n'obéit plus à cet ordonnancement géométrique. Les critiques mettant en cause les postulats de Christaller et de Lössch sont donc très variées : quoi qu'il en soit, on peut retenir de ces travaux le souci d'une démarche déductive et le désir d'établir des lois, tout au moins des modèles de localisations. Il n'empêche qu'une question plus générale doit être posée.



**Figure 3.4**

### ***Les secteurs d'A. Lössch***

Le schéma christallerien est-il devenu obsolète ?

Pierre-Henri Derycke pose ainsi le problème en déclarant que « le schéma christallerien est devenu obsolète dans un monde où le progrès des transports et des télécommunications a fortement réduit les coûts de l'éloignement » (1994). Cette première forme naturelle de critique apparaît justifiée par la nouvelle structure des réseaux urbains, intégrés à la globalisation. Pourtant, on peut ordonner ces remarques autour de deux questions principales : La théorie des lieux centraux est-elle adaptée aux nouvelles conditions ? L'image de la réalité n'est-elle pas trop simplifiée, et par conséquent le plus souvent obsolète ? La rationalité du consommateur est depuis longtemps remise en cause, il faut prendre en

compte, l'irrationnel et l'espace vécu. Par ailleurs, la notion de distance est relative compte tenu des moyens complexes et rapides qui caractérisent les transports modernes. Surtout, le statisme de la théorie ne correspond plus aux réalités, aux mouvements et aux structures mobiles des XX-XXI<sup>e</sup> siècles. Enfin, le concept même de ces théories évacue le contexte social et l'aspect probabiliste des constructions humaines. La démarche déductive, calquée sur des sciences « dures », convient-elle à la recherche ? C'est une critique de la méthode qui est parfois faite en liaison avec le rôle majeur des comportements individuels.

### *Prouver une théorie : une remise en cause perpétuelle*

Il est tout naturel qu'une théorie soit remise en cause car le contexte dans lequel elle a été conçue évolue, et comme on le sait « la réalité géographique implique la prise en compte d'un nombre élevé d'hypothèses » (L. Sanders). La ville est un organisme dynamique qui change sans cesse. On a donc tenté, souvent avec succès, de vérifier la théorie des lieux centraux en ajoutant des facteurs et en enrichissant les postulats : ainsi la forme géométrique, souvent très rare, a cédé la place à des études sur la hiérarchisation des activités. Comme l'a remarqué K. Popper, la science doit se contenter de « vérisimilitudes » et une théorie donnée modifie la précédente pour se rapprocher de la « vérité » la moins mauvaise... Viatcheslav Chouper (de l'Académie des sciences de Moscou) a aussi songé à une *théorie des places centrales relativistes* car elle part du principe que les niveaux christalleriens peuvent avoir une population plus ou moins importante par rapport à la théorie ; l'écart est ainsi compensé par un espacement des places centrales (1999). Les niveaux de la hiérarchie dont la population est plus importante que dans le concept théorique sont des « niveaux lourds » : dans le cas inverse, il s'agit de « niveaux légers ». C'est une sorte de système de compensation. La théorie relativiste fait du système de Christaller un cas particulier. Dans ces conditions, on a pu considérer que les villes de l'Estonie représentaient un exemple « idéal » des prédictions de la hiérarchie de Christaller avec Tallinn (I<sup>e</sup> catégorie) et Tartu, Narva et Parnu pour la deuxième. Bien entendu, le temps modifie l'organisation spatiale ;

l'évolution des places centrales a été analysée également dans l'Oural à partir de la capitale Iekaterinbourg (A.A. Vajenine, *Les processus d'évolution en systèmes urbains*, 1997).

On pourrait donc multiplier les exemples de tentatives d'adaptation à la théorie des places centrales qu'il s'agisse de l'Iowa aux États-Unis ou de la Normandie en France. Toutefois, ces théories semblent placées aujourd'hui dans une évolution scientifique différente. Il ne s'agit pas simplement de faire intervenir d'autres facteurs ou d'enrichir la programmation mathématique ; le « temps du réseau global » et, surtout, les découvertes de nouvelles approches, dirigent les chercheurs vers d'autres projets.

### *La séduction des sciences physiques*

Il est difficile de retracer toute l'évolution des mentalités des chercheurs, influencés par les recherches des sciences physiques et des applications possibles en sciences humaines. I. Prigorgine et Stengers ont transformé les notions classiques sur l'ordre ou le temps (1984). Tous les systèmes sont fluctuants : une simple modification d'un élément peut créer une crise brutale et un *feed back* positif. Il serait donc impossible de prévoir le sens d'une évolution et la nouvelle organisation (on peut aussi se référer à S. Kurdumov, 1990). La question essentielle est pourtant la suivante en géographie urbaine : Que cherche-t-on ? La ville n'est-elle qu'un organisme naturel ou une machine ? Veut-on essayer un outil nouveau, perfectionner une technique ou faire œuvre utile : résoudre un problème de logement ou des inégalités spatiales ? La recherche théorique doit toujours avoir un projet social.

Certains auteurs soulignent l'intérêt d'une dynamique reposant sur la notion de *chaos* : de très petits écarts, à l'origine d'une évolution, peuvent aboutir « à de très grandes différences dans les phénomènes finaux » (H. Poincaré). Or, ce « chaos » n'est pas synonyme de désordre. Il peut correspondre à un développement spatial géométrique donnant des figures dites « fractales » qui correspondent à une nouvelle « géométrie des objets irréguliers ». Il est hors de propos d'analyser en détail les formes et les propriétés des *fractales*. Cependant il faut tenir compte,

dans l'analyse urbaine, d'un certain nombre de conséquences, liées à ces recherches. Ainsi, un objet fractal est, par définition, irrégulier, mais se divise en sous-parties, identiques à l'ensemble. En bref, tout dépend de l'échelle d'analyse : « Il n'y a pas dans la nature d'objet fractal en soi mais seulement [...]. Une échelle d'observation déterminée. » (A. Boutot.) On sait déjà l'utilisation de cette géométrie fractale dans la morphologie et la délimitation des contours d'une ville. P. Frankhauser essaie même d'utiliser les théories classiques des lieux centraux dans une analyse introduisant les fractales. Il existerait donc « une nature fractale » des villes, et l'extension spatiale urbaine peut se concevoir dans cette logique : l'objectif est de modéliser la croissance grâce à cette nouvelle géométrie. Toutefois, l'analyse des formes urbaines ne résout pas le problème de l'analyse micro-géographique qui demeure fondamentale à la lumière des comportements individuels et des facteurs psychologiques et sociaux. La description, si sophistiquée soit-elle de l'espace urbain, ne fait que reculer le problème de la véritable explication des formes.

Pour mieux comprendre les hiérarchies urbaines, il faut se reporter aux autres conceptions de la recherche : les villes peuvent s'étudier en prenant en compte des faits non quantifiables. Ainsi, l'image des cités, la pondération des distances en fonction de la perception et les représentations mentales, jouent un rôle essentiel. Il est donc difficile de prévoir des modèles déterministes et il faut de toute façon incorporer le hasard et les probabilités face à des informations imparfaites. Comme le remarque P. Claval, dans le domaine social, il faut tenir compte de « l'imprévisibilité du moins partielle des comportements humains ». Quel est le rôle, dans une hiérarchie des villes, des différentes réalités sociales ? À qui, en définitive, appartient le pouvoir très changeant ? (cf. deuxième partie)

En fait, l'étude des agglomérations urbaines est confrontée à de très nombreuses théories, souvent opposées, qu'il s'agisse d'une approche marxiste, culturelle, humaniste ou néo-positiviste. Pourtant « aucune école ou chapelle n'est dépositaire de *la* vérité ou de *la* méthode » (R. Brunet).

De plus, la nouvelle ère qui s'ouvre pour les villes donne aux réseaux, aux connexions de toutes sortes, une place importante dans un monde

d'incertitude. Une ville est donc un système mais qui s'incorpore elle-même dans un *système de villes*. Il faut donc surtout considérer, au-delà des formes, la ville comme un « foyer d'échanges et de communication » favorisant au maximum les interactions sociales et proposant de la ville « une définition qui n'est pas accrochée aux formes bâties et aux paysages » (P. Claval, 1999).

## L'ère nouvelle des villes

La ville qui est elle-même un système est rarement isolée. Elle s'intègre dans une région, dans un réseau de villes. Celles-ci sont interdépendantes, souvent en concurrence, interconnectées et en relations de diverses natures. B. Berry, dès 1964, évoque ces villes-système intégrées « au sein d'un système de villes ». Diverses définitions ont été données de cette notion qui met l'accent sur les relations qui s'établissent non seulement entre la ville et les campagnes, mais entre les agglomérations urbaines elles-mêmes. Ce système repose essentiellement sur des liens forts ou faibles, concurrentiels ou complémentaires, hiérarchisés ou non. Le réseau ferré, la route, la voie aérienne ou le téléphone, sans compter l'informatique, assurent ces relations. On voit donc que la notion de réseau est essentielle pour comprendre cette organisation urbaine.

### *Les villes, moteurs de réseaux*

Les termes utilisés en géographie urbaine sont employés souvent de manières différentes, voire incorrectes. Il est vrai que les notions de « maillage », « d'armature » ou de « centre » dépendent de l'utilisateur, de ses conceptions, de ses objectifs ; veut-on privilégier la formalisation, la théorie, la quantification ou veut-on simplement donner une définition empirique mais satisfaisante voire moins réductrice ? Il en est ainsi pour le concept de *réseau*. On peut le considérer de la façon la plus simple comme un ensemble de voies de communications (au sens large) qui relie des lieux dans un domaine donné ; on peut aussi, en se référant à la théorie, considérer un réseau comme un « graphe caractérisé par le



poids et l'attractivité de ses pôles (nœuds ou sommets du graphe) et par les articulations ou le chemin entre ces pôles (arcs ou arêtes du graphe) » (C. Baumont, *Encyclopédie d'économie spatiale*, Economica, 1994). L'expression « réseau urbain » peut aussi se définir de diverses manières car la réalité est complexe mais l'idée de liaison constitue la base même du système. Un réseau possède une structure (c'est-à-dire l'ensemble des rapports durables entre des lieux) et une dynamique car il intègre des flux de natures différentes.

Dans les années 60-70, on se rend compte, toujours dans le cadre d'une géographie traditionnelle et empirique, que les villes, avec leurs hiérarchies, établissent un véritable faisceau de relations qui forment l'ossature d'une région. Toutefois, comme on l'a remarqué, aucune théorie ne vient enrichir ces notions nouvelles d'armature urbaine et de réseau urbain. Celui-ci a tout d'abord été considéré comme une organisation centrée sur une métropole régionale, accompagnée des villes secondaires. Le succès du concept de polarisation a lié la notion de réseau à la zone d'influence d'une ville. On a tout d'abord défini la région comme « l'espace délimité par l'influence d'une grande ville dotée d'une gamme suffisante de services pour que les habitants de la zone puissent éviter tout recours généralisé à une autre ville plus importante et mieux équipée qu'elle » (M. Rochefort). L'accent est donc mis sur une hiérarchie et des rapports entre la ville et sa région. Les aires d'influence ont joué un grand rôle (aires d'attraction commerciale, zones d'achats, etc.) et ont donné lieu à l'élaboration de nombreux travaux soulignant la diversité des villes et leur « originalité ». Dans ce sens, la ville principale crée une région par son influence, par ses flux et le réseau a une signification essentiellement locale. En revanche, le terme *armature* correspond à une autre échelle : il s'agit des liens qui s'établissent au niveau national – ou international – entre des métropoles ou entre ces grandes villes et la (ou les) capitale. Mais un réseau n'est pas simplement un quadrillage de l'espace par des flux : il s'agit d'une organisation avec ses objectifs, ses rapports fonctionnels. Pour P. George, le réseau « comporte une tête, elle-même dépendante, pour certaines initiatives, de décisions prises ailleurs » (1961). Ces rapports peuvent revêtir des formes diverses, de la domination à la coopération et la

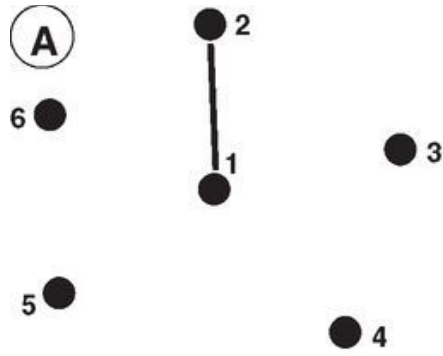
hiérarchie n'est pas synonyme de réseau. Celui-ci doit tenir compte de l'espace et du temps ; il s'agit d'installations durables. La disposition des villes, des nœuds de l'espace, est hétérogène et asymétrique. Des centres monopolisent les flux, en revanche des zones sont abandonnées. Un réseau est avant tout un système d'accessibilité qui dépend des techniques de transport, du relief, des ruptures, des discontinuités naturelles ou politiques variées. Les modes d'accessibilité déterminent un réseau urbain. On doit tenir compte de la théorie des systèmes pour comprendre les réseaux : la logique est la même (Lemoigne, 1984). Pour K.J. Kansky un réseau « interconnecte » des lieux qui deviennent dépendants les uns des autres. On comprend pourquoi l'étude des réseaux correspond à une véritable géométrie en utilisant la *théorie des graphes*, branche des mathématiques, qui analyse la « forme » des réseaux et les relations entre les points (sommets). On peut aussi caractériser un réseau par sa densité, sa *connexité* (la possibilité pour un point de se relier à n'importe quel autre point) et sa *connectivité* (c'est-à-dire les choix possibles pour améliorer les liaisons entre les villes).

### *Du réseau embryonnaire au réseau optimum*

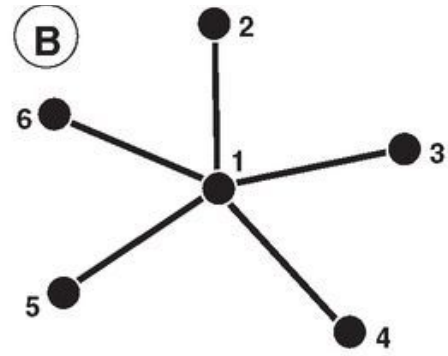
On peut tout d'abord juger la forme d'un réseau en fonction de sa densité : il peut être embryonnaire (Figure 3.5-A), comme dans de nombreux pays en voie de développement. Au Brésil, par exemple, dans les nouvelles zones de conquête agricole, les routes sont absentes et l'hélicoptère ou l'avion est indispensable. Le réseau, encore incomplet, peut aussi être hiérarchique, en partant d'une ville privilégiée ; cette disposition polaire, ou en étoile, est très répandue aussi bien dans les pays industriels que dans les nations en développement (Figure 3.5-B). Pour le constructeur (États, entreprises, autorités régionales, etc.), la solution la moins coûteuse n'aboutit pas à un réseau complet (Figure 3.5-C). Ce réseau n'est pas le plus pratique pour l'utilisateur, ni le plus accessible. En revanche, la connexion totale, le réseau optimum, relie toutes les villes : c'est la *connexité* complète (Figure 3.5-D). Il existe techniquement diverses possibilités pour relier totalement des villes : l'utilisateur peut avoir le choix entre divers moyens de circulation. Dans

ces conditions, un réseau peut revêtir des formes différentes, mais les vieilles régions, à fortes densités, possèdent de bonnes connectivités, avec plusieurs trajets possibles. Ces « réseaux achevés » sont fréquents en Allemagne où l'on trouve des trames, héritées des villes-états anciennes et puissantes, dans les Flandres, en Italie du Nord ou en Toscane. Dans cette région, dès le Moyen Âge, la tradition urbaine est présente dans des cités très rapprochées comme Florence, Pise, Lucques, Pistoia, Arezzo ou Sienne. Toutefois, aucune ville dans ce cas n'est véritablement une grande métropole régionale : ce qui laisse la place à la domination de l'État, de la capitale ou d'autres grandes cités nationales. Ainsi, la forme d'un réseau doit se compléter par une analyse de la hiérarchie et de la répartition des fonctions et des pouvoirs.

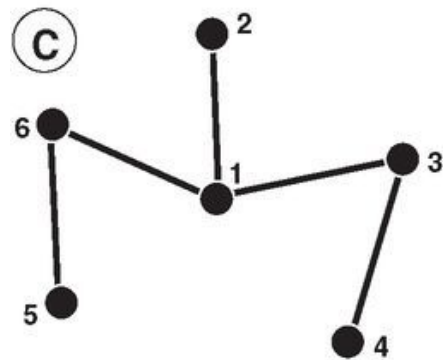
Le système urbain n'est donc qu'un aspect de l'organisation régionale : au réseau de villes se juxtaposent d'autres réseaux : les entreprises en particulier dont les stratégies de localisation sont fluctuantes et flexibles. Il faut donc



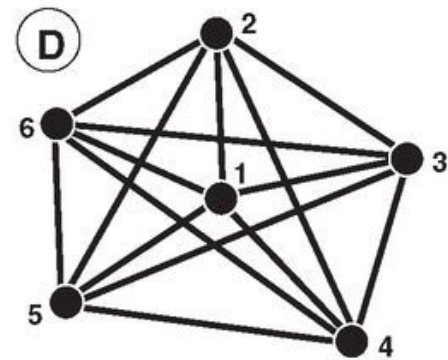
**A**  
Réseau embryonnaire : absence de liaisons (sauf pour 1 et 2)



**B**  
Liaison hiérarchique entre 1 et les autres villes

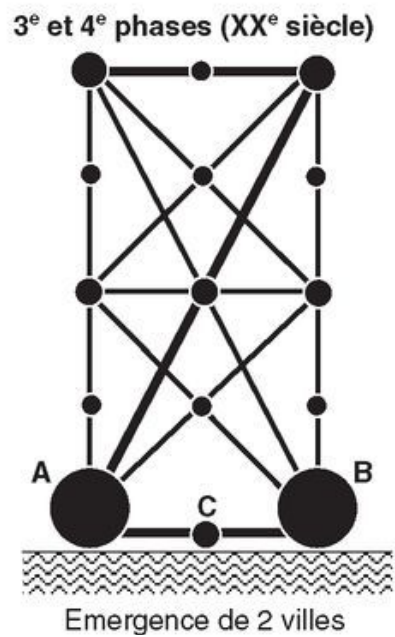
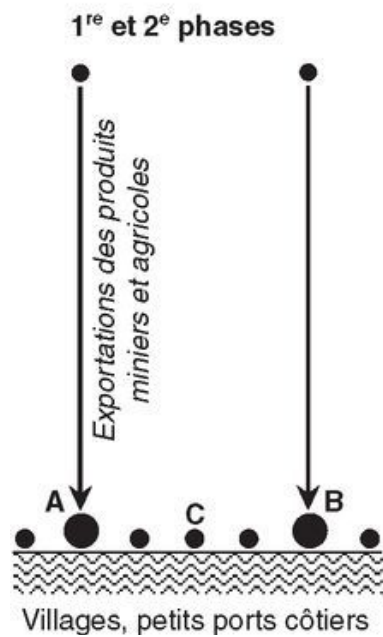


**C**  
Construction la moins coûteuse (réseau optimum pour l'investisseur)



**D**  
Les citoyens disposent d'un réseau optimum : chaque ville est reliée à toutes les autres (investissements coûteux)

**E** Un réseau africain



### **Figure 3.5**

#### ***Réseau embryonnaire et réseau optimum***

toujours replacer un réseau urbain dans son contexte régional, national et international. Ainsi, les pays en voie de développement, très variés, aux civilisations différentes, aux peuplements contrastés, rendent les comparaisons difficiles. Toutefois, la colonisation européenne s'est opérée à partir des côtes, progressant vers l'intérieur et pénétrant dans des espaces ruraux ou déserts. On connaît le modèle, déjà ancien (1963), établi par E.J. Taaffe, R.L. Morrill et P.R. Gould sur l'évolution des moyens de transports en Afrique (Ghana, Nigeria) (Figure 3.5-E). Depuis de simples agglomérations littorales, le développement vers l'intérieur va permettre un quadrillage de l'espace suivant la logique de l'effet de conquête. En partant d'une base côtière, soit pour des exportations agricoles ou minières, vont émerger sur le littoral, véritable interface, les principales villes. Ce modèle de progression, cette dynamique de conquête se retrouvent en Amérique du Sud : le relief crée parfois des effets de barrières qui modifient ce schéma théorique comme au Brésil.

En définitive, l'étude des réseaux se heurte à la complexité croissante des structures urbaines. Non seulement les modifications rapides de la communication (ou des communications) transforment les rapports entre les villes en privilégiant les plus importantes mais, par définition, les systèmes s'imbriquent les uns dans les autres. Un réseau fait donc lui-même partie d'autres réseaux.

#### **« L'économie d'archipel »**

On peut considérer un ensemble organisé de villes comme un réseau lui-même incorporé dans des systèmes plus vastes. L'échelle d'examen est donc très importante. Il faut déceler un système urbain, celui-ci est une construction, une démonstration : tout dépend des paramètres choisis. Néanmoins, le système technicien dominant privilégie certains nœuds de communication ; le TGV, par définition, ne s'arrête pas dans les villages et les aéroports ne s'implantent pas n'importe où. De même, qu'il s'opère une sélection sociale face au multimédia et à l'informatique, il existe des

impératifs techniques qui favorisent des pôles très bien interconnectés. Les réseaux de communications, de natures différentes, d'efficacités très contrastées, permettent aux systèmes de villes de s'ouvrir sur l'extérieur à des degrés divers. Un aéroport international peut conduire rapidement à des milliers de kilomètres mais la route, à partir d'une petite cité, en zone rurale, ne dessert qu'un espace limité. La hiérarchie urbaine, aujourd'hui, ne se conçoit plus uniquement comme une juxtaposition de systèmes locaux et régionaux, de villes entretenant d'étroites relations avec leurs campagnes. La globalisation a transformé la notion de distance, non seulement parce que celle-ci est relative, mais aussi face aux échanges invisibles, immatériels et aux nouvelles stratégies fluctuantes des entreprises.

## Des territoires-réseaux

### *Des flux et des lieux*

La géographie s'est longtemps intéressée à la nature des relations villes-campagnes ; suivant les idéologies des chercheurs, les interprétations pouvaient différer. Toutefois, dans les schémas classiques, la ville domine ses périphéries et les exploite. Les capitaux de la bourgeoisie sont investis dans les campagnes : toute une école marxiste, dès les années 30, a voulu montrer cette opposition de classes (R. Dugrand, *Villes et campagnes en Bas-Languedoc*, 1963). Ainsi « la ville prélève des capitaux sur la campagne [...] par le biais de la rente foncière » (J.B. Charrier, 1964). Tout naturellement des travaux d'historiens ont étudié ces rapports villes-campagnes avec une idée dominante qui revient souvent : la campagne est sous la dépendance de la ville.

Aujourd'hui, ces rapports villes-campagnes sont toujours très complexes et variés. Toutefois, la relation entre les agglomérations urbaines, les réseaux, les zones rurales, ne se pose plus dans les mêmes termes. Soit la campagne s'intègre dans le système urbain, soit elle se marginalise. Au Mali, dans des régions arides et très pauvres, de Bamako à Kayes (500 km), il existe seulement une voie ferrée unique mais pas de

route ; les villages sont coupés du monde durant la période des pluies. Cet isolement n'est pas aussi profond dans des pays développés, mais la mondialisation place les régions en concurrence directe. Les inégalités, liées aux caractéristiques de chaque lieu, peuvent marginaliser non seulement des espaces ruraux, mais les villes modestes mal placées. L'inégalité des ressources, de la position, des facteurs de production, des investissements, des systèmes sociopolitiques, isole ou favorise une région, une vallée, une ville. Ainsi apparaissent des « angles morts » ou des « isolats » même dans des régions globalement riches. Ces relations entre la ville dominante et certaines zones rurales peuvent devenir très faibles. Comme l'a montré Pierre Veltz, on voit se former des *territoires-réseaux*, reliant uniquement les grandes cités alors que, dans le schéma traditionnel, les contacts de proximité étaient privilégiés. D'une part, la position de la région est donc capitale et, d'autre part, les réseaux de transport (qu'il s'agisse d'informations ou de marchandises) sont des facteurs essentiels : les villes localisées sur des axes privilégiés sont favorisées. Dans ces conditions, les zones mal placées se situent dans un contexte différent : les nouveaux réseaux sont un facteur d'inégalité de développement. En France, dans la Creuse, la population de plus de 65 ans est plus nombreuse que celle de 25 ans. Dans certaines régions, la densité de la population n'atteint plus que 20 habitants au kilomètre carré, qu'il s'agisse des Ardennes, de certaines parties des Mesetas espagnoles ou de l'Estramadure. Les stratégies d'implantations des entreprises ont totalement changé et les *micro-régions* ont des potentialités différentes. Comme on a pu le remarquer, elles ne sont pas des récepteurs passifs car leur organisation économique, sociale ou culturelle, attire – ou décourage – les entreprises. Ce n'est pas le coût et la distance qui déterminent ce niveau d'attractivité mais un certain système plus ou moins adapté aux transformations rapides des marchés. La notion « d'espace rural » devient donc relative, mais le monde urbain est souvent favorisé dans cet univers de compétition où l'on recherche une « dynamisation des lieux ». La ville n'est plus toujours un pôle dominant, organisant un territoire. Les cités sont toujours bien ancrées dans un milieu régional (les villes corses ou les villes du Texas), mais ces lieux centre-périphérie obéissent aujourd'hui à des logiques bien différentes.

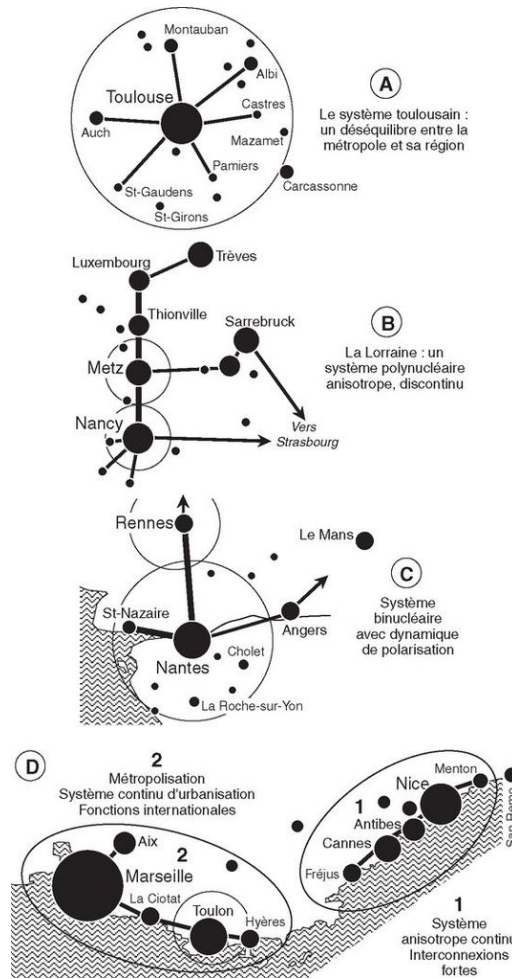
## *Concurrence ou association*

Les régions, les micro-espaces, sont en principe en concurrence. La mondialisation entraîne une accentuation des différences entre villes et micro-espaces, mettant en relief les structures « dépassées ». La mobilité des marchés aboutit à des effets contradictoires : d'une part, les régions affirment leur identité, résultat d'une longue histoire et, d'autre part, le système-monde impose des contraintes qui placent les villes dans des situations très variées. Les hiérarchies, fondées sur la taille des villes, sont remises en cause et c'est la nature de la communication entre villes, plus que la distance, qui permet des liaisons régionales, nationales ou internationales. À l'échelle *locale*, on observe toujours, en se limitant à la forme des réseaux, des systèmes variés qui ne peuvent se comprendre qu'à la lumière du système régional. Ainsi, un *réseau de villes* doit toujours s'étudier en fonction de divers niveaux d'analyse spatiale : planète, continent, État ou micro-région. Toute la géographie urbaine de l'Europe des Quinze s'ordonne en fonction d'un axe de développement qui s'étire de Londres à Milan *via* Francfort. En revanche, la « Diagonale continentale » qui se prolonge depuis les Ardennes jusqu'à l'Alentejo espagnol souffre de sa position éloignée des côtes et du « cœur » de l'Europe. Ce qui ne veut pas dire qu'une ville située dans une « région riche » va tout naturellement se développer, mais il se produit toujours un effet de « métamorphisme » qui densifie les réseaux de villes des zones plus actives.

En France, par exemple, on distingue des systèmes variés ([Figure 3.6](#)). Toulouse, métropole importante, qui emploie dans l'aéronautique plus de 15 000 personnes, ne doit rien à sa région demeurée profondément rurale. La vitalité de la ville contraste avec la crise de la région et la restructuration des vieux foyers industriels (Decazeville, Castres). La plupart des cités périphériques ne dépassent pas 50 000 habitants sauf Albi, Montauban et Tarbes. La seule ville concurrente est Bordeaux mais celle-ci est éloignée : le Sud-Ouest français correspond à un système bipolaire. La Lorraine est un autre type de réseau régional, formé d'un système polynucléaire, anisotrope, c'est-à-dire étiré au long d'un axe Nord-Sud. Elle s'ordonne autour de Nancy et Metz et forme une région



transfrontalière : Sarre-Lorraine-Luxembourg. Symbole d'une vieille région industrielle en reconversion, il s'agit d'un carrefour majeur, faisant communiquer Paris et l'Alsace.



**Figure 3.6**

### ***Quelques systèmes régionaux***

On pourrait ainsi multiplier ces types de systèmes en remarquant la différence qui apparaît entre les modèles de Christaller ou de Lösch et la réalité actuelle. L'organisation n'est plus toujours hiérarchique. Plus exactement, elle correspond à une hiérarchie différente. La complémentarité, les intérêts communs ou les partenariats, existent désormais. Le rôle des villes moyennes est d'ailleurs incertain face à la polarisation des grandes cités qui ont des relations internationales. La mondialisation, paradoxalement, entraîne des solidarités et des regroupements. Des élus se rassemblent parfois autour d'un projet

régional et des villes apparaissent souvent plus complémentaires que rivales. Une prise de conscience de faiblesses communes naît également entre certaines zones qu'il s'agisse de la « Diagonale continentale » déjà citée ou de « l'Arc Atlantique » (régions littorales du Pays de Galles au Portugal éloignées du cœur de l'Europe des Quinze). Un réseau de ville existe en Poitou-Charentes (Angoulême, La Rochelle, Niort, Poitiers) formant le réseau AIRE 198 (la somme de 16, 17, 79, 86, numéros des départements). Ces réseaux peuvent aussi se former spontanément à l'échelle nationale ou internationale.

### *Des « effets de tunnels »*

L'espace, la distance, ont toujours constitué une contrainte et une donnée essentielle ; toutefois les nouveaux réseaux qui se font – ou se défont – dépendent d'autres paramètres. La production de flux immatériels et les nouvelles techniques de communication accroissent l'interdépendance des sociétés. Il faut distinguer, dans cette complexité des nouveaux réseaux, la nature des « donneurs d'ordre », entreprises, sociétés commerciales, intérêts politiques, familles religieuses ou diasporas et courants migratoires. Par ailleurs, la nature des flux est soumise aux techniques de diffusion et à la logistique. Les points nodaux sont privilégiés mais, comme on l'a souvent souligné, les relations verticales d'autrefois vont céder la place à des échanges horizontaux, de ville à ville, ignorant des zones laissées à l'écart. Ces « effets de tunnels » (P. Veltz) provoquent donc une « ségrégation dissociée », selon F. Damette, c'est-à-dire la marginalisation de micro-régions, voire de régions.

Quoi qu'il en soit, ces réseaux, ces sous-réseaux très denses ou très lâches, n'expriment plus une logique simple, mathématique et orthogonale. Les flux de capitaux, les investissements directs ou les jeux boursiers traduisent des rapports de force, des stratégies de firmes multinationales, la transnationalisation des productions. La mondialisation a donc multiplié les réseaux, accentué les pouvoirs des grandes villes, tout en favorisant ce que Paul Virilio appelle le *véhicule audiovisuel*. Celui-ci s'ajoute au déplacement réel fondé sur la distance.

Le problème est de savoir à qui profite cette nouvelle communication ? Si le phénomène de métropolisation est incontestable, une remise en cause des hiérarchies est en train de se produire. Ainsi, les villes ont une dimension culturelle et symbolique qui complète les interprétations fonctionnalistes (P. Claval, 1999). Les villes sont dans un maillage de réseaux, mais l'évolution des communications est si rapide que le sort de cités moyennes ou petites est difficile à prévoir même dans les nations développées. La ville repose toujours sur des héritages. Elle est le résultat d'une évolution, mais cette structure spatiale ne peut se transformer à la même vitesse que les réseaux de communication. La « flexibilité » souhaitée par les entreprises, les nouveaux moyens techniques, rencontrent les contraintes des agglomérations qui se veulent *durables* (le concept sera plus longuement développé). Les spécialistes de l'aménagement, les politiques publiques se heurtent à l'incertitude des prévisions. Va-t-on en France, par exemple, vers une métropolisation, une concentration de l'urbanisation face à des territoires abandonnés ou, au contraire, vers un développement plus équilibré qui va résoudre la crise des bourgs et des petites villes ? On songe à deux scénarios possibles : dans un premier cas, des villes énormes côtoieront des zones rurales désertes ou très spécialisées ; la seconde relation, plus optimiste, repose sur la persistance de « villes moyennes » comme Lille et des villes plus petites comme Tours développant l'espace rural. Ce second scénario est-il réaliste ? De nombreux observateurs sont plutôt pessimistes ; les études urbaines, déjà marquées par des prises de position idéologiques, sont des objets d'études pour des chercheurs de sciences différentes : outre la Géographie, la Sociologie, l'Histoire, l'Anthropologie, l'Économie, voire la Philosophie, aboutissent à des interprétations parfois complémentaires, parfois contradictoires.

La croissance urbaine spectaculaire du XX<sup>e</sup> siècle, les formes complexes engendrées par l'extension spatiale des villes, ont donné naissance à tout un vocabulaire ; celui-ci a pour objet de qualifier ces réalités nouvelles, de donner des noms à des structures qui n'ont pas d'équivalent dans le passé. Dans ces conditions, avant d'étudier plus en détail cette « explosion » urbaine, il est indispensable de préciser, de critiquer un certain nombre de termes devenus courants.

Une « exubérance sémantique »

### *La « jungle » des appellations*

On peut utiliser cette expression, employée par Charles A. Michalet à propos des firmes transnationales ou multinationales. La complexité et la « jungle » des appellations ne permettent pas toujours aux lecteurs de comprendre la diversité des agglomérations. Cette création sémantique, variable suivant les pays, s'est particulièrement attachée à qualifier les cités géantes et les formes spatiales nouvelles. Très souvent, on abuse des adjectifs imagés pour décrire les cités très peuplées. R. Caillois écrivait, en 1938, qu'on a forgé « une représentation de la grande ville, assez puissante sur les imaginations pour que jamais, en pratique, ne soit posée la question de son exactitude ». Dans chaque pays, les obligations administratives fixent un découpage, un vocabulaire. En France, l'INSEE a modifié souvent ses limites urbaines et l'on distingue aujourd'hui, par exemple, le « pôle urbain », « l'aire urbaine » ou les « communes multipolarisées ». À l'échelle mondiale, les comparaisons sont délicates, voire impossibles.

La grande presse, voire les ouvrages scientifiques, ne trouvent pas d'expressions assez originales pour qualifier ces villes « inhumaines ». Ainsi *Le Monde*, dans un dossier nommé « villes géantes » (6 juin 1996), trouve que Lagos est un « monstre [...] déformé de mille excroissances bizarres » ; en ce qui concerne Mexico, il s'agit d'un « enfer » (Jérôme Monnet, *Pitié pour les grandes villes*, 1997). Ces « monstruopoles » contemporaines, marquées par les clichés, sont cependant variées et les chercheurs doivent faire preuve d'imagination pour trouver des formules adaptées.

Dans ces conditions, on trouve, dans la littérature, des termes curieux, pas toujours expliqués, allant des *cosmopoles* aux *mégapoles*, des *métropoles* aux *mégapoles* sans compter les *macropoles* et autres *métapoles*... Il est donc nécessaire de conseiller une grande prudence dans l'utilisation du vocabulaire, en précisant les noms les plus usuels concernant ces sommets de réseaux et ces lieux essentiels des systèmes urbains. L'utilisation des termes *macro* (du grec *makros*, maigre, long,

grand...) ou *mega* (mégapole ou macropole) est devenue courante, et par cela même souvent trop vague.

*Comment appeler une « grande ville » ?*

L'analyse de trois termes, très connus, permet une réflexion sur la complexité d'une définition. Le premier, « métropole » possède plusieurs sens ; le deuxième, « mégapole » est, en fait, l'association de *méga* et de *pole* : ce dernier terme ayant lui-même plusieurs sens (cf. R. Brunet, tableau 1, *La géographie des technopoles*, de G. Benko, Masson, 1991). Mégalopole, enfin, procédant de la même logique, est tout aussi maladroit.

*La métropole* est un nom familier dont l'emploi, aux États-Unis, a tout d'abord caractérisé les très grandes agglomérations, comme Chicago ou Los Angeles, possédant un tertiaire de commandement de niveau mondial. Le terme de métropole est donc très fréquent, car il désigne une grande cité avec des services rares. D'une manière plus générale, la métropole est le pôle le plus important d'un État (ou d'une région), voire une capitale. On observe donc que le terme est très général. Dans ces conditions, son ambiguïté conduit à ajouter un adjectif pour donner un sens plus précis : métropole régionale, nationale, métropole géante ou de second rang, etc. Aux États-Unis, on distingue les *New Supercities* : il s'agit des trois plus grandes villes : New York, Los Angeles et Chicago qui sont des cités mondiales par leurs activités. J. Bethemont et J.M. Breuil opposent les « grandes métropoles » comme Philadelphie ou Detroit et les « métropoles de second rang » comme Baltimore ou Cleveland et les métropoles de « troisième rang » comme Kansas City ou la Nouvelle-Orléans (1995). Métropole est donc un très beau terme, très ancien (du grec *méter*, mère, et de *polis*, ville) qui n'a pas empêché la profusion d'autres expressions.

En France, la signification est différente : dans le cadre de l'aménagement du territoire, dans les années 60, on utilise l'expression de « métropole d'équilibre » dont le rôle est de freiner la prédominance de la capitale. Olivier Guichard, Délégué à l'aménagement, déclare à l'Assemblée nationale en 1963, qu'il faut « promouvoir de grandes

métropoles régionales », moteurs du développement (comme Lyon, Grenoble, Lille-Roubaix-Tourcoing).

Un autre nom est utilisée pour désigner, à partir d'une certaine importance démographique et spatiale, une très grande agglomération. On parle dans ce cas de *mégapole* ou de *macropole*. L'ONU distingue ainsi les villes de plus de 8 millions d'habitants. Après la Seconde Guerre mondiale, deux agglomérations seulement atteignaient ces valeurs : New York et Londres. En 2015, il y en aura probablement 33. En principe, la mégapole est monocentrique, et la plupart de ces grandes villes sont localisées dans les pays en voie de développement. Une confusion s'est très tôt installée chez certains auteurs : il faut donc bien préciser que leurs fonctions de commandement sont plus limitées que dans les mégalopoles. Le terme de mégapole est un néologisme et l'expression est ambiguë : *méga* signifie « grand » !

### *De la mégalopolis à la mégalopole*

C'est Jean Gottmann qui a lancé un terme devenu célèbre : la *mégalopolis* (*Mégalopolis : The urbanized Northeastern seaboard of the United State, New York, 1961*). On désigne ainsi une grappe de villes, formant un tissu urbain très dense, de Richmond à Boston : la fameuse *Bos Rich*. Par cette formule, J. Gottmann veut remplacer la formule américaine de « région métropolitaine » et ce que les Anglais dénomment une « conurbation » (*L'Amérique, Hachette, 1954*). Membre de l'*Institut of advanced study*, de Princeton, entre 1942 et 1965, le géographe se fonde sur deux concepts de base : d'une part, l'occupation de l'espace qui est changeante (les flux) et, d'autre part, l'iconographie. Par ce mot, il faut entendre « le facteur de résistance que les communautés opposent au dynamisme du mouvement » (Luca Muscara, 1998). Ainsi, dans la mégalopolis, mouvement et iconographie se mêlent ; le terme a donc un sens totalement régional. Il ne s'agit pas, dans l'esprit de l'auteur, uniquement de ce que l'on peut appeler aujourd'hui un système de villes mais, au contraire, d'une *région géographique*. On voit donc comment s'est formé – ou déformé – le concept. D'une façon empirique, on a donc recherché d'autres « exemples » du même type, passant ainsi du

particulier au « général ». À la recherche théorique qui part d'une hypothèse (qui s'inspire des faits), on a cru trouver des analogies avec d'autres régions urbaines. C'est ainsi que l'axe Tōkyō-Osaka-Kobé, la dorsale européenne Londres-Francfort-Milan, voire l'arc de Séoul aux villes, chinoises sont devenus des « mégalopoles ». Celles-ci ont des pouvoirs décisionnels mondiaux : c'est la structure polycentrique qui l'oppose à la mégapole, très peuplée, mais aux fonctions limitées. On voit très vite les défauts de cette opposition mégapole-mégalopole. J. Bethemont et J.M. Breuil estiment fort justement que les « cités géantes des États-Unis se définissent maintenant moins par leur taille que par leur complexité et leur intégration à des flux et des mécanismes de portée intercontinentale ».

Xu Xueqiang et Zhou Chunshan (Université Sun Yat-Sen, Canton), dans un article intitulé : *Une mégalopolis en formation : la rivière des perles*, pensent qu'une mégapole doit réunir cinq conditions :

- celle ci doit posséder une ou plusieurs métropoles internationales ;
- la deuxième condition impose une position de carrefour mondial, véritable plaque tournante à la fois économique ou culturelle ;
- elle doit avoir aussi un système de relation très dense, grâce à sa position près des côtes, des rivières, des grands axes de communication ;
- la quatrième condition exige un fort peuplement : plus de 25 millions d'habitants et une densité de 250 hab./km<sup>2</sup> ;
- la cinquième, enfin, est fonctionnelle : le tertiaire doit dominer. On passe ainsi d'une « production matérielle à une production non matérielle ; une économie *symbolique* remplace une économie *concrète* ».

On comprend mieux la différence avec le mot *conurbation*. Cette expression, bien connue des géographes, est d'origine anglaise (P. Geddes). Elle concerne à l'origine des villes de l'Écosse et du Royaume-Uni. La conurbation est un système urbain hiérarchisé, formé par des villes, à l'origine séparées, qui se sont rejointes. L'extension des banlieues au long des axes de communication, la périurbanisation, ont

constitué un tissu urbain continu : l'ensemble est de taille plus réduite que la mégalopolis. On cite, en exemple, Lille-Roubaix-Tourcoing en France ou Manchester-Birmingham ou Tampa-Saint-Petersburg en Floride. Ces vallées peuvent être spécialisées et autonomes. Mais dans ce système polynucléaire, un noyau principal domine la hiérarchie. Avec la floraison de mots nouveaux, on rencontre toujours une ambiguïté dans cette typologie. Dans les manuels, la mégalopole serait une conurbation spatialement plus importante avec des fonctions de haut niveau : on trouve donc couramment Tōkyō-Yokohama ou San Francisco-Oakland-San Jose en Californie, comme exemple de conurbation, et elles font partie de mégalofoles.

La rapide progression de l'urbanisation a donc remis en question tout un vocabulaire classique, l'objet des pages suivantes sera donc de préciser un langage, tout en montrant la confrontation des termes avec une évolution difficile à prévoir. Toute définition trop simple ne peut être satisfaisante car il faut tenter de saisir une image, encore brouillée, de la ville future.

Au-delà des théories et des techniques utilisées pour comprendre les processus d'urbanisation, une réalité s'impose : une ère nouvelle de croissance spatiale commence. S'agit-il d'une urbanisation qui effacerait les distinctions entre centre et périphérie ? Au contraire, la concentration des pouvoirs n'est-elle pas aussi forte, quoique différente ? Il se produit à la fois une urbanisation diffuse et une logique des concentrations des richesses, dans des lieux privilégiés, où s'implantent les activités les plus rentables. La ville « éclatée » correspond à une phase d'étalement généralisé de la fonction résidentielle ; ce qui pose le problème du commandement urbain. Il n'empêche que les villes (au sens large) sont toujours des lieux de développement, mais il faut opposer croissance démographique des pays encore pauvres et croissance économique durable.

Quoi qu'il en soit, comme l'analyse Yves Chalas, « l'urbain généralisé » implique une dilution des pouvoirs (1996). Il est vrai que des centralités nouvelles émergent ; il n'en reste pas moins que les *villes globales* sont des places de commandement. New York, Londres ou Tōkyō, sont de véritables pôles économiques et politiques. Le mouvement général



d'urbanisation est néanmoins très inégal et les contrastes, dans un monde où la concurrence est sévère, ne cessent de s'accuser.

## DEUXIÈME PARTIE

L'urbanisation : le révélateur du niveau  
de développement

## Chapitre 4

### Vers la ville invisible

L'EXTENSION DES VILLES, l'étalement de banlieues interminables, la naissance de « centres » multiples ne permettent plus toujours de distinguer la ville et la campagne. Marie-Hélène Massot pense que cette évolution a donné naissance à des « villes invisibles » c'est-à-dire à une véritable dilution de l'urbanisation dans les zones rurales : ce qui n'empêche pas d'assister à de profonds contrastes entre des zones désertes et des concentrations urbaines très denses. On oublie trop souvent que la mondialisation est aussi la croissance des inégalités. En réalité cette croissance des zones non urbanisées. En réalité, cette croissance des zones non urbanisées, concentrée ou diffuse, désordonnée en apparence, est le reflet d'une certaine impuissance des chercheurs à prédire ce que sera la ville de demain. On oppose, d'une part, une urbanisation « éclatée », un « urbain » aux contours flous et, d'autre part, les adjectifs ne manquent pas pour décrire les « monstruopoles » et les villes géantes. Il faut en effet bien comprendre, au contraire, que cette urbanisation est non seulement très inégale, mais se traduit par une désertification des régions rurales dans un monde globalisé.

#### **Une mobilité croissante**

L'urbanisation correspond à une mobilité accrue des sociétés actuelles. Les agglomérations urbaines deviennent de plus en plus des points d'attractions.

Des situations contrastées

## *Des campagnes déshumanisées*

L'urbanisation n'est pas un phénomène nouveau : un mouvement de population vers les villes se poursuit depuis la première révolution industrielle. Cette mutation est demeurée longtemps localisée dans les nations riches. Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, les sociétés citadines sont l'apanage des pays occidentaux, de l'Amérique du Nord à l'Europe de l'Ouest et au Japon. Aujourd'hui, la population agricole demeure encore considérable : plus le niveau de vie est faible, plus la proportion de ruraux agriculteurs est élevée. Les campagnes ont toujours joué un rôle majeur et, en 1920, 87 % des hommes habitaient hors des villes. En 1970, la population agricole active thaïlandaise est encore de 80 % ; il en est de même pour le Laos ou le Viêt Nam. En 1950, P. Gourou, à propos de l'Asie, totalise 160 millions de citadins et 1 100 millions de paysans. En Inde, le taux d'urbanisation n'atteindra 20 % qu'au début des années 1970 : il est encore à peine de 17 %, en 1950. En Asie, aujourd'hui, 70 % de la population réside toujours dans des zones rurales.

En Grande-Bretagne, la diminution de la population agricole est très précoce et les villes s'accroissent rapidement (Manchester a, en 1773, 30 000 habitants et, en 1923, plus d'un million). En Europe de l'Ouest, la baisse de la population des campagnes devient irréversible depuis 1870. Au XX<sup>e</sup> siècle, l'essor démographique des pays du « Sud », tout d'abord localisé dans les zones rurales, entraîne la formation d'énormes réserves de populations qui vont, surtout après la seconde guerre mondiale, se diriger vers les villes.

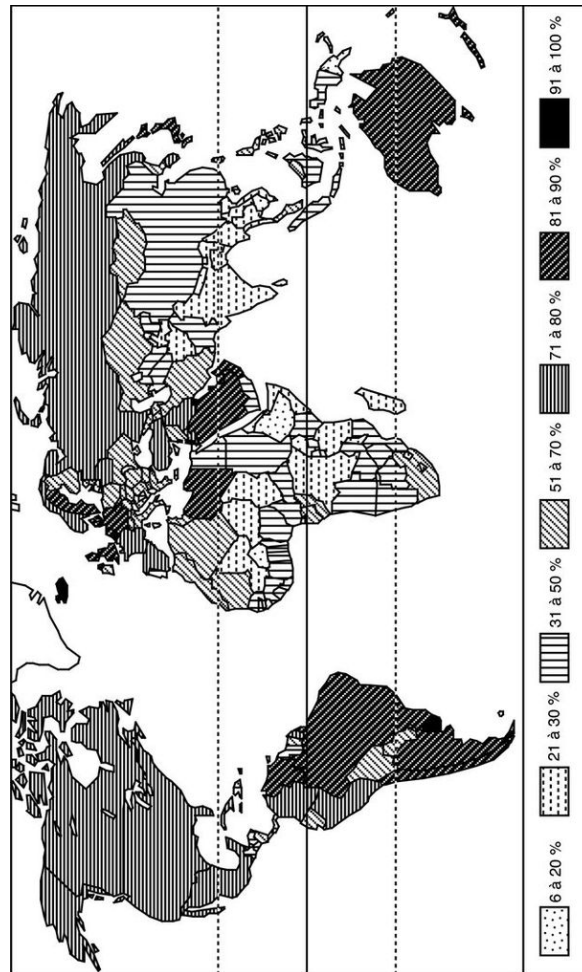
## *Depuis 1950 : l'accélération*

L'immense mouvement des populations qui déracine des sociétés entières s'amorce surtout dans les années 1950. Outre l'essor démographique déjà souligné, les villes attirent désormais, pour des raisons bien connues, les populations rurales. Les pays anciennement industrialisés, comme le Royaume-Uni, vont connaître une urbanisation plus lente (cette nation avait déjà une population urbaine de 80 % en 1920...), mais le phénomène est désormais mondial. Vers 1950, le taux

d'urbanisation moyen de la planète ne dépasse pas 15 %, mais il s'élève à 33 %, dès 1960.

L'urbanisation est liée directement à cette croissance démographique. Il faut en effet se souvenir, qu'au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, la population mondiale ne dépassait pas 500 millions de personnes. Dès 1930, les deux milliards sont atteints et la courbe d'augmentation va devenir exponentielle. En moins de 40 ans, entre 1960 et 1999, cette population est passée de 3 à 6 milliards. (Pour 2025, les prévisions envisagent une population de 8,05 milliards, en espérant un ralentissement du rythme actuel.) Dans l'hypothèse pessimiste, on devrait atteindre un chiffre de 11 milliards. Désormais, cette progression démographique est essentiellement due aux villes : 80 à 85 % de cette croissance proviennent de la natalité et des flux migratoires qui profitent aux agglomérations. Il s'agit surtout des grandes villes des pays en voie de développement.

Toutefois, les *taux d'urbanisation* actuels sont encore très variés ; ils correspondent, en effet, à des niveaux de développement différents ([Figure 4.1](#)) : on est loin d'une « urbanisation généralisée ». Entre l'Éthiopie, où le taux voisine les 14 %, le Japon, la France où les valeurs dépassent les 70-80 %, les écarts sont considérables. Le taux d'urbanisation de l'Inde est toujours inférieur



**Figure 4.1**

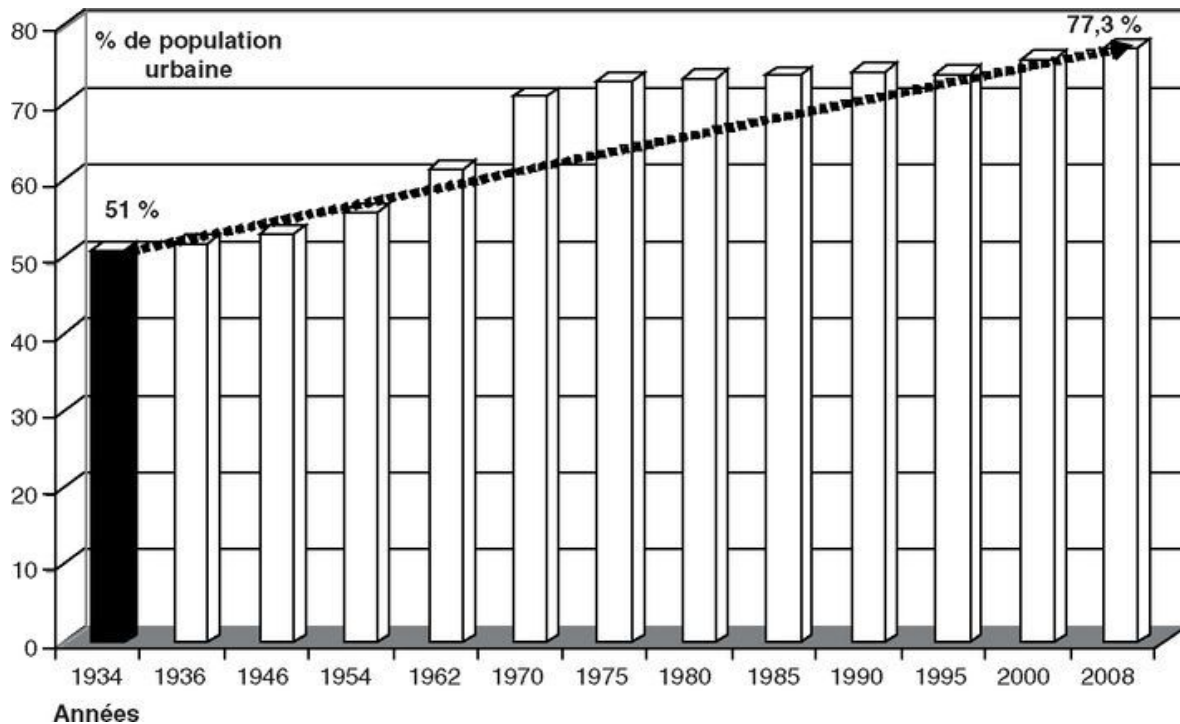
### ***Le taux d'urbanisation***

à 30 %, et l'on retrouve des valeurs dépassant à peine 20 %, au Cambodge, au Laos ou au Viêt Nam.

Une distinction fondamentale apparaît entre les vieilles nations industrielles, urbanisées progressivement depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, et les pays en voie de développement, demeurés longtemps agricoles. Dans ce cas, les réserves de populations rurales étant encore abondantes, l'exode vers les villes est considérable. En Afrique, la population urbaine double tous les douze ans. Cet accroissement doit continuer encore durant plus d'une décennie : il s'agit des taux de croissance urbaine les plus élevés du monde. En revanche, dans les vieilles nations occidentales, l'urbanisation se traduit par une mobilité croissante des hommes (l'essentiel de la population est déjà urbain). En France, l'évolution est

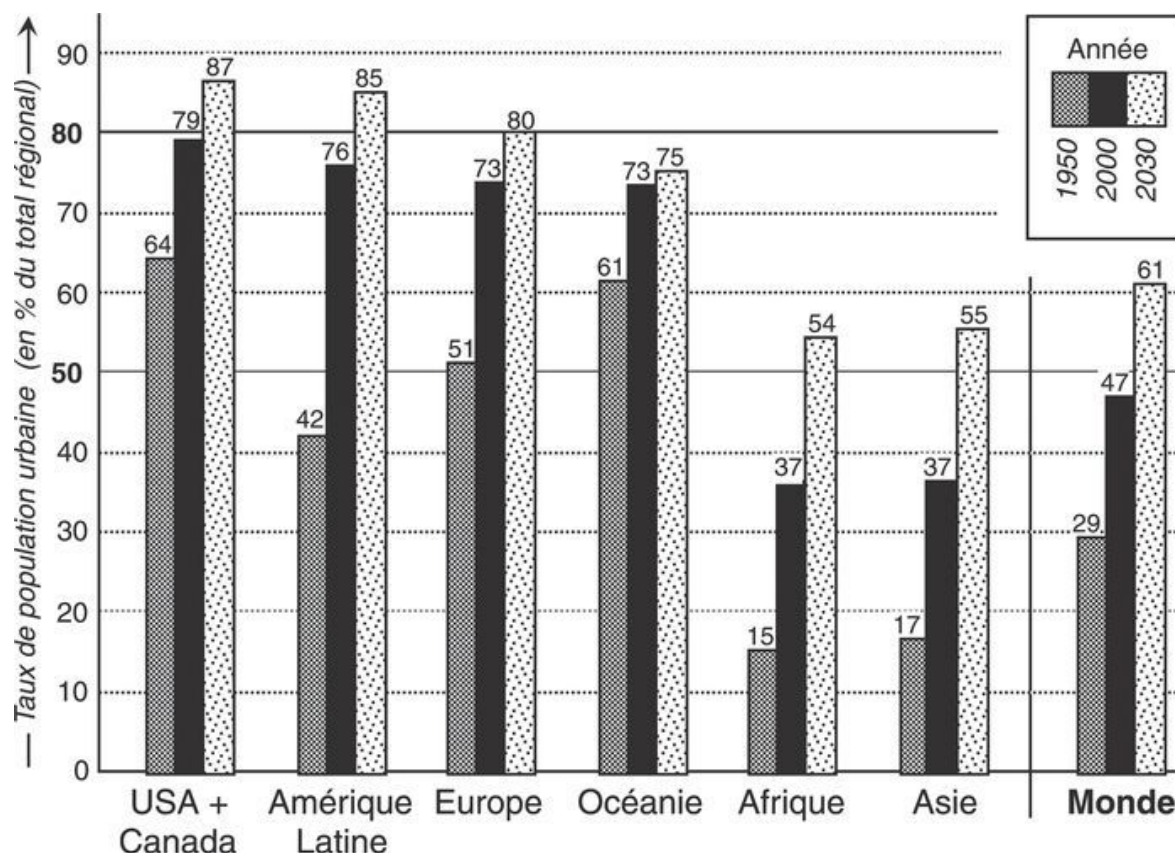
celle d'une nation très citadine : il n'empêche que l'urbanisation se poursuit sous des formes complexes ([Figure 4.2](#)).

La croissance urbaine est sélective et touche de manières différentes les divers continents ([Figure 4.3](#)). L'Asie et l'Afrique sont les plus transformés par cette déruralisation rapide, liée à des crises agricoles, à l'abandon de terres difficiles, à des structures agraires injustes et décourageantes. La ville apparaît ainsi comme une source d'espoir. Chaque pays possède sa spécificité, liée à son histoire : ainsi en Chine, les gouvernements ont longtemps bloqué les flux de paysans voulant aller en ville. Toutefois la population urbaine est passée de 13 %, en 1978, à plus de 30 %, en 1996.



**Figure 4.2**

***Taux de population urbaine française de 1934 à 2008***



**Figure 4.3**

### ***La population urbaine de 1950 à 2030***

Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle les trois quarts des français vivaient dans des communes rurales et il faut attendre 1934 pour que la population urbaine dépasse la barre des 50 %.

L'analyse des *taux d'accroissement* de l'urbanisation est, par ailleurs, très significative. Un « rattrapage » général touche la plupart des États des nations en voie de développement. Plus le niveau de revenu est faible, plus le taux d'accroissement est élevé. Un exemple : entre 1980-1991, les États à faible revenu (Chine et Indes exclues) ont des taux d'environ 5 % l'an en moyenne ; il n'est que de 0,8 % pour les pays industriels à économie de marché. Les pays exportateurs de pétrole (aux forts revenus globaux) sont une exception avec 4,9 %. D'une manière générale, le taux moyen des nations à « revenus intermédiaires » est de 3 % : ce qui est déjà considérable.

L'Amérique latine occupe une place particulière, avec des forts taux d'urbanisation depuis longtemps. En 1950, ceux-ci étaient déjà de 40 %



pour atteindre 60 %, en 1970. Cette situation ne correspond pas à un réel développement, mais à une très forte concentration de la population dans les villes, alimentée par un très fort exode rural (de 1940 à 1950, 2 750 000 agriculteurs sont venus dans les zones urbaines). En Afrique, le phénomène est plus récent et plus spectaculaire. Très peu urbanisée au début du siècle, l'essor va débiter entre 1945 et 1955, les rythmes d'accroissement sont désormais supérieurs à ceux de tous les autres continents.

La ville : le moteur des économies nationales ?

### *Les campagnes des Tiers Mondes : la crise*

L'exode rural dans les Tiers Mondes obéit à deux sortes de facteurs : d'une part, il se produit un phénomène de *rejet* qui pousse les paysans à partir et, par ailleurs, la ville attire pour de multiples raisons, à la fois objectives et subjectives. Les campagnes deviennent répulsives car elles sont en crise. Le terme sera utilisé dans le sens le plus strict : il s'agit d'une rupture brutale dans une évolution. Gilles Montigny indique que le mot est d'origine médicale et « désigne, non la maladie elle-même, mais un moment paroxysmique ». La crise est donc un signal. En chinois, le mot possède un double sens très intéressant : *Wéiji* signifie « danger » et « opportunité ». Autrement dit, une crise est une remise en cause profonde, des structures en donnant la possibilité d'opérer des transformations bénéfiques.

Le phénomène est mondial. La crise urbaine revêt des formes différentes suivant les nations, mais traduit toujours un malaise des campagnes. Les Tiers Mondes sont très variés (le pluriel se justifie selon Paul Bairoch), mais les zones rurales connaissent toutes, dans des systèmes économiques plus ou moins développés, des problèmes d'adaptation à la mondialisation. Dans les États les moins avancés, la pression démographique et l'attraction des espaces côtiers, foyers d'exportation, provoquent d'importantes migrations intérieures. Globalement, pour l'ensemble des Tiers Mondes, la population active

agricole diminue (72 % en 1965, 61 % en 1990). En revanche, compte tenu de l'essor démographique, la main-d'œuvre agricole, en valeur absolue, continue à progresser. Très souvent, les « migrations du désespoir » (J. Dupuis) vers les villes, en Afrique par exemple, sont le résultat de toute une série de facteurs allant de la misère, des faibles revenus agricoles, de l'abandon des sols trop secs ou trop pentus, des guerres locales jusqu'au surpeuplement. Qu'il s'agisse des pays les plus pauvres ou des États ayant réussi leur décollage, l'exode rural est général. Des chemins d'émigration se constituent, conduisant des groupes ethniques vers les grandes villes. Ainsi, au Burkina Faso, dans un État où 75 % de la population active est agricole, les Mossi (48 % de la population) retrouvent des routes anciennes pour gagner Abidjan en Côte-d'Ivoire.

Dans les régions où l'agriculture se modernise, les exigences de la productivité suppriment des emplois et contribuent à accentuer l'exode saisonnier ou définitif. Par ailleurs, dans les vieux pays industriels, l'industrie a permis, dans un premier temps, d'employer la population des campagnes. Cette *urbanisation technologique* s'oppose à ce que M. Santos a appelé l'*urbanisation démographique* des pays pauvres. Très souvent, la grande ville d'Afrique ou d'Asie se tertiarise mais offre peu d'emplois. Au Nigeria, les services occupent 37 % de la population active et l'industrie, 8 %. Comme l'a bien résumé P. George « la misère s'est transférée de la campagne où elle était diffuse à la ville où elle est concentrée ». Quoi qu'il en soit, à l'échelle de la planète, l'Inde, la Chine ou l'Afrique sont encore des mondes de paysans.

### *La concentration : une façon efficace de produire des richesses*

Le processus d'urbanisation obéit donc à des mécanismes qui peuvent différer suivant les conditions locales. Néanmoins, il correspond à une logique mondiale de concentration spatiale des activités. L'urbanisation peut se comprendre en retenant trois facteurs principaux : le recul général des emplois agricoles, la concentration géographique liée aux « économies d'agglomération », le lien évident entre ville et emplois.

Les progrès de l'agriculture technicienne et de l'agro-alimentaire ne favorisent plus le maintien, dans les campagnes, des populations paysannes. Aux États-Unis, on a calculé que 5 % du territoire suffirait à nourrir la population sous la direction d'« agrimanagers » ! Aujourd'hui, la population agricole américaine dépasse à peine 2 % des actifs. (Il en est de même au Royaume-Uni 2 %.) En France, vieille nation rurale, les actifs agricoles sont moins de 5 %, et on connaît le malaise des campagnes face à la concurrence internationale. C'est, dans cette mesure, que l'on a pu parler de phénomène urbain généralisé, à condition de prendre deux précautions. La première consiste à définir une « agriculture urbaine » : les genres de vie de certains ruraux sont proches de ceux des citadins ; par ailleurs, plus le pays se développe, plus la consommation de produits alimentaires se modifie. La hausse des revenus des ménages transforme les normes de consommation. Ernst Engel a bien montré que l'accroissement des revenus profite surtout aux produits non agricoles et aux services. La part du budget dépensée dans l'alimentation diminue lorsque le salaire – ou les revenus – augmente. Mario Polese rappelle que, d'après les Nations unies, une famille canadienne consacre 11 % de son revenu à l'alimentation, alors qu'une famille en Tanzanie dépense 64 % (*Agence canadienne de développement international*, 1997). La valeur de la production est, dans ces conditions, au Canada, par travailleur agricole, deux cents fois celle de la Tanzanie. On voit bien la conséquence de cette mutation de la consommation : le recul – si c'est encore possible – des emplois agricoles, compte tenu de cette demande qui se modifie.

D'autre part, dans les États développés, la ville est un bassin d'emplois très diversifié. Les salaires nets apparaissent plus élevés dans les zones urbaines. En France, un *indice de disparité* (moyenne 100) souligne les écarts considérables qui existent entre les régions, en prenant comme variable les salaires nets annuels. L'Île-de-France voisine les 125 et le Limousin, 86. Cependant, si on comprend la logique de croissance des activités non agricoles, la question se pose de savoir pourquoi les agglomérations urbaines attirent les professions du secondaire ou du tertiaire ? On pourrait concevoir une dispersion des activités dans les

petites villes (ce qui se produit parfois), mais la tendance est à la concentration.

En effet, les zones urbaines permettent des *économies d'agglomération* car cette répartition spatiale permet de minimiser les coûts de production, en utilisant des surfaces restreintes. La proximité d'une main-d'œuvre abondante qualifiée et la présence de consommateurs constituent un atout. Les activités sont donc très inégalement réparties. Cette possibilité de concentrations, dans certaines agglomérations, constitue ce que C. Baumont appelle le « capital spatial » (1995). La proximité géographique des différentes activités est source de gains. On a, par ailleurs, démontré que ces économies d'agglomération ne peuvent apparaître qu'à partir d'une certaine dimension (de la région ou de la ville). Il y a un effet de seuil minima.

Il faut toutefois se souvenir des effets pervers (ou déséconomies d'agglomération) qui peuvent se produire si la ville s'accroît mal : pollution, encombrement, mauvaise répartition des infrastructures, problèmes de logements. Déjà, en 1986, Kaldor avait expliqué que la croissance économique devait avoir une forte cohérence. La population mondiale est de plus en plus urbaine ; cependant, spatialement, les « régions qui gagnent » s'urbanisent, se développent et les espaces en difficulté sont délaissés. Quoi qu'il en soit, nous sommes simplement dans un monde en cours d'urbanisation. Dans ces conditions, les montagnes qui ne reçoivent pas les touristes, les déserts, les hauts plateaux isolés, les grandes forêts équatoriales ou l'intérieur des continents, demeurent à l'écart de cette « urbanisation universelle ». Un exemple, parmi d'autres, particulièrement significatif de cette polarisation des activités : la maritimisation. Même si les relations des hommes avec la mer évoluent, même si on assiste à une « démaritimisation économique », compte tenu de la complexité croissante des flux et des structures (P. Claval, 1998), l'essentiel de la population de la planète vit à des distances réduites de la mer. Près de 70 % du commerce s'effectue sur les mers et les océans et les plus grandes agglomérations mondiales sont côtières ou sublittorales. La plupart des cités géantes de la planète sont sur des littoraux comme New York, Tōkyō ou Shanghai ou sur des fleuves proches des rivages.

## **Un phénomène général : l'artificialisation des littoraux**

Les côtes sont désormais soumises à des pressions croissantes. La façon de « voir » les littoraux a constamment changé au cours des siècles et Alain Corbin a bien montré les diverses représentations des rivages au cours des siècles. Ainsi, au XIX<sup>e</sup> siècle l'occupation des espaces côtiers s'accélère pour de nombreuses raisons : trafic portuaire mondial en plein essor car désormais l'essentiel du commerce s'effectue sur les mers et les océans, afflux des touristes, urbanisation sur les lieux les plus agréables etc. Beaucoup de civilisations ont choisi d'ailleurs depuis longtemps de s'installer sur les littoraux. Jean Gino a parlé du « futoir en plein air » qui accompagne le tourisme et cette activité s'accélère au XXI<sup>e</sup> siècle. L'artificialisation devient un problème grave car elle touche des milieux fragiles et instables. En effet l'érosion naturelle est déjà très forte et les variations du niveau des mers font évoluer constamment ces milieux. La prolifération des équipements de toutes sortes, des stations balnéaires ou des usines entraîne la dégradation. Les installations industrialo-portuaires deviennent considérables compte tenu de « l'explosion » des échanges maritimes. À partir des ports se développent non seulement un commerce mais un tourisme maritime qui évolue rapidement avec tous les effets pervers connus : constructions diverses, dégâts causés par la fonction et, bien entendu, urbanisation. Cette pression anthropique provient du désir de vivre au bord de la mer. Au début du XXI<sup>e</sup> siècle plus de la moitié des habitants des États-Unis réside dans les régions côtières, au sens large du terme et la population des littoraux s'accroît quatre fois plus vite qu'à l'intérieur du pays. En France la densité est également plus importante ; autrefois moins peuplées, ces régions côtières ont progressé d'un million d'habitants entre 1968 et 1999. Ainsi, le littoral des Alpes Maritimes est construit à 98 % ! Il existe, bien entendu, des écarts importants en Europe : c'est en Italie que l'artificialisation a le plus augmenté avant l'Espagne et la France. La progression de ces sols artificialisés, sur une bande de 10 km des côtes, est variable autour des cinq mers régionales de l'Europe : 10 % sur le littoral méditerranéen, 15 % près de l'Atlantique et 8 % pour la mer du Nord (entre 1990 et 2000). Désormais l'urbanisation doit se propager vers l'intérieur. Ces afflux de populations attirent les commerces et les services : ainsi le nombre de médecins, pour 100 000

habitants, est de 418 en Provence-Alpes-Côte d'Azur pour une moyenne nationale de 322 en 2008.

*La Méditerranée*, qui est une mer semi fermée, est particulièrement recherchée, compte tenu de la beauté des paysages, des climats, des patrimoines millénaires. Dans ces conditions l'érosion est intense ; on estime à 65 % la proportion de littoral urbanisé. Le tourisme, qui constitue une activité majeure, rapporte des milliards de dollars aux divers pays ; dans ces conditions la protection devient difficile. On trouve de nombreuses expressions pour décrire ce « bétonnage » : ainsi on parle de « *baléarisation* », pour les îles des Baléares, ou de « *marbellisation* » (Marbella en Andalousie). D'après une estimation des Nations unies, 80 % de la population mondiale vivra, en 2010, sur une bande côtière de moins de 100 km. Bien entendu de nombreux efforts sont faits pour préserver les côtes mais les actions sont toujours insuffisantes et varient suivant les pays et les régions. Comme l'indique André Dauphiné « *toutes les régions, qui bordent la Méditerranée, à l'exception de la Catalogne espagnole, espace polarisé, sont ainsi structurés par des axes* ». (1979)

C'est pour cette raison que la Méditerranée est souvent choisie comme symbole des dégradations irréversibles. On estime à 40 % l'artificialisation du linéaire côtier ; 60 % des eaux usées urbaines sont écoulées vers la mer sans traitement. De même, plus de 50 % des agglomérations de plus de 100 000 habitants n'ont pas de station d'épuration ! On imagine bien les conséquences sur la végétation et la vie (ou la survie) des espèces de poissons... Pourtant, compte tenu de la diversité de ce qu'on appelle les « acteurs » qui participent à l'urbanisation, il faudra attendre bien longtemps avant d'atteindre un « développement durable ».

La Corse : le « boom » immobilier

L'exemple de la *Corse* est particulièrement significatif car il montre bien cette attraction des rivages. Cette île, aux superbes paysages, possède 1 047 km de côtes. La pression sur ces littoraux est considérable : des conflits opposent les écologistes, les élus, les lobbies ou les défenseurs des intérêts économiques. Ainsi le Plan d'Aménagement et de Développement Durable de la Corse (PADDUC) a

pour objet de favoriser les « *activités liées à la mer* » qui créent des emplois et attirent les populations vers les côtes. En effet une « *protection excessive* » nuirait au tourisme et au nautisme... Les écologistes et les habitants de la Corse reprochent à ce plan l'abandon des montagnes de l'intérieur et l'augmentation des permis de construire sur les littoraux. Comme la presse a pu le souligner des milliers d'hectares seraient urbanisés c'est-à-dire parsemés de villas avec « *vue sur mer* ». Par exemple la présidente du « collectif pour la loi littorale » (M. Salotti) pense que le « *tribunal administratif est du côté des grandes fortunes qui bétonnent le littoral* ».

On constate l'importance de ces affrontements : ils opposent les défenseurs de ces milieux fragiles et toutes les personnes, les entreprises qui ont intérêt à libéraliser l'installation sur ces rivages, en principe protégés. ■

Pourtant il existe une très grande différence entre l'évolution des pays européens développés et les nations plus pauvres, depuis le Maroc jusqu'à la Turquie. Comme le souligne Jean-Claude Jager « *le contraste Nord-Sud s'explique par des facteurs d'évolution très différenciés* ». En effet, pour les « *pays du Sud de la Méditerranée, l'accroissement de la taille des villes relèverait plutôt de l'accroissement naturel* » (2009). Au Nord on veut vivre sous des climats plus agréables qui rappellent les vacances, être près de la mer etc. Il n'empêche que dans la plupart des nations de la Méditerranée les grandes cités, voire les capitales, sont près des côtes : Alger, Tunis, Tripoli, Alexandrie (Le Caire est proche), Beyrouth, Istanbul sur la mer de Marmara. Dans cette dernière cité la surface urbanisée est considérable. On parle de « *villes primatiales* » pour désigner ces métropoles de la Méditerranée orientale. Pourtant, il en est souvent de même au nord, avec Athènes, Naples, Venise, Gênes, Marseille ou Barcelone.

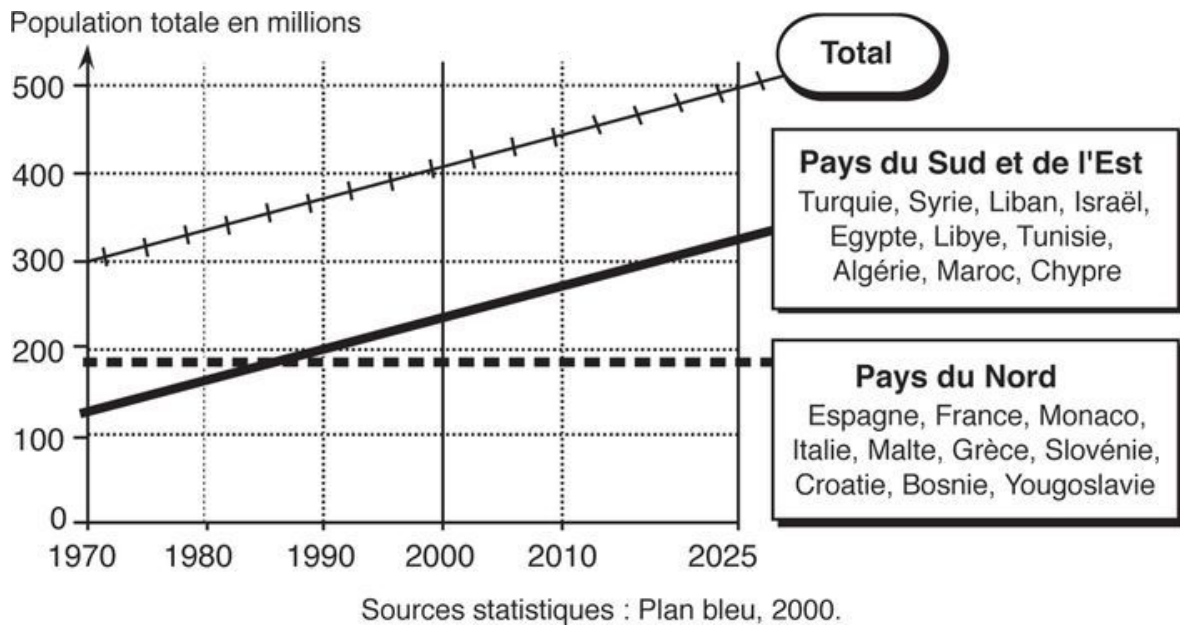


Figure 4.4

*Population des pays riverains de la Méditerranée, 1970-2025*

### **Les pays en développement : « Pitié pour les grandes villes »**

Philippe Haeringer opère une très nette distinction entre « métropolisation » et « mégapolisation ». Dans ce dernier cas, l'accent est mis sur l'aspect uniquement démographique d'une ville millionnaire. La population d'une agglomération, si importante soit-elle, n'est pas révélatrice de sa puissance économique et politique. Il faut donc séparer très nettement les cités géantes qui appartiennent aux Tiers Mondes et les villes, aux fonctions de commandement, des États de la triade.

Du gigantisme à la pauvreté

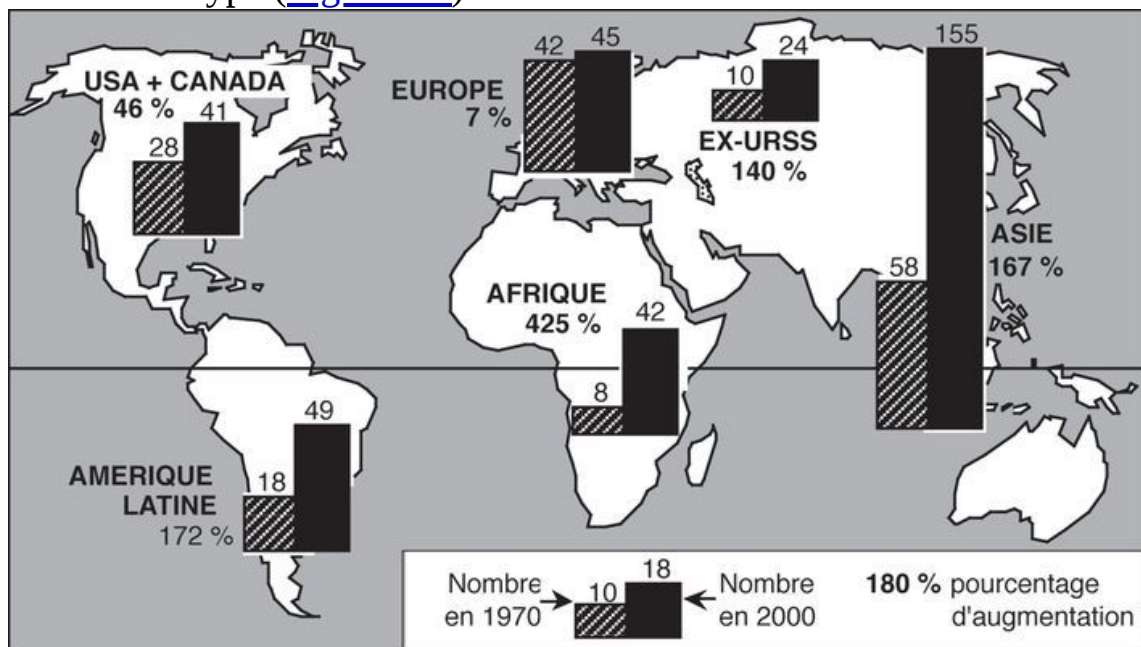
#### *Le problème des statistiques*

La très rapide extension des grandes agglomérations, des différents pays des Tiers Mondes, qu'il s'agisse des États les moins avancés jusqu'aux nations plus développées, est un phénomène qui s'est amplifié.



Les taux de *métropolisation* (c'est-à-dire le pourcentage de population vivant dans des villes millionnaires) a augmenté très rapidement.

En 1875, dans les pays du « Sud », on ne comptait qu'une seule cité de plus d'un million d'habitants : Pékin. En revanche, au milieu des années 80, près de 150 agglomérations sont millionnaires. La progression de villes comme Mexico (1 million d'habitants, en 1930), Le Caire ou Shanghai est spectaculaire. À la fin du XX<sup>e</sup> siècle, l'Afrique possède 34 villes de plus d'un million d'habitants ; l'Asie (sans la Russie), 104 et l'Amérique latine, 38 : ce qui constitue un total de 176 sur les 294 villes mondiales de ce type ([Figure 4.5](#)). Les



Sources statistiques : ONU - World urbanization prospects.

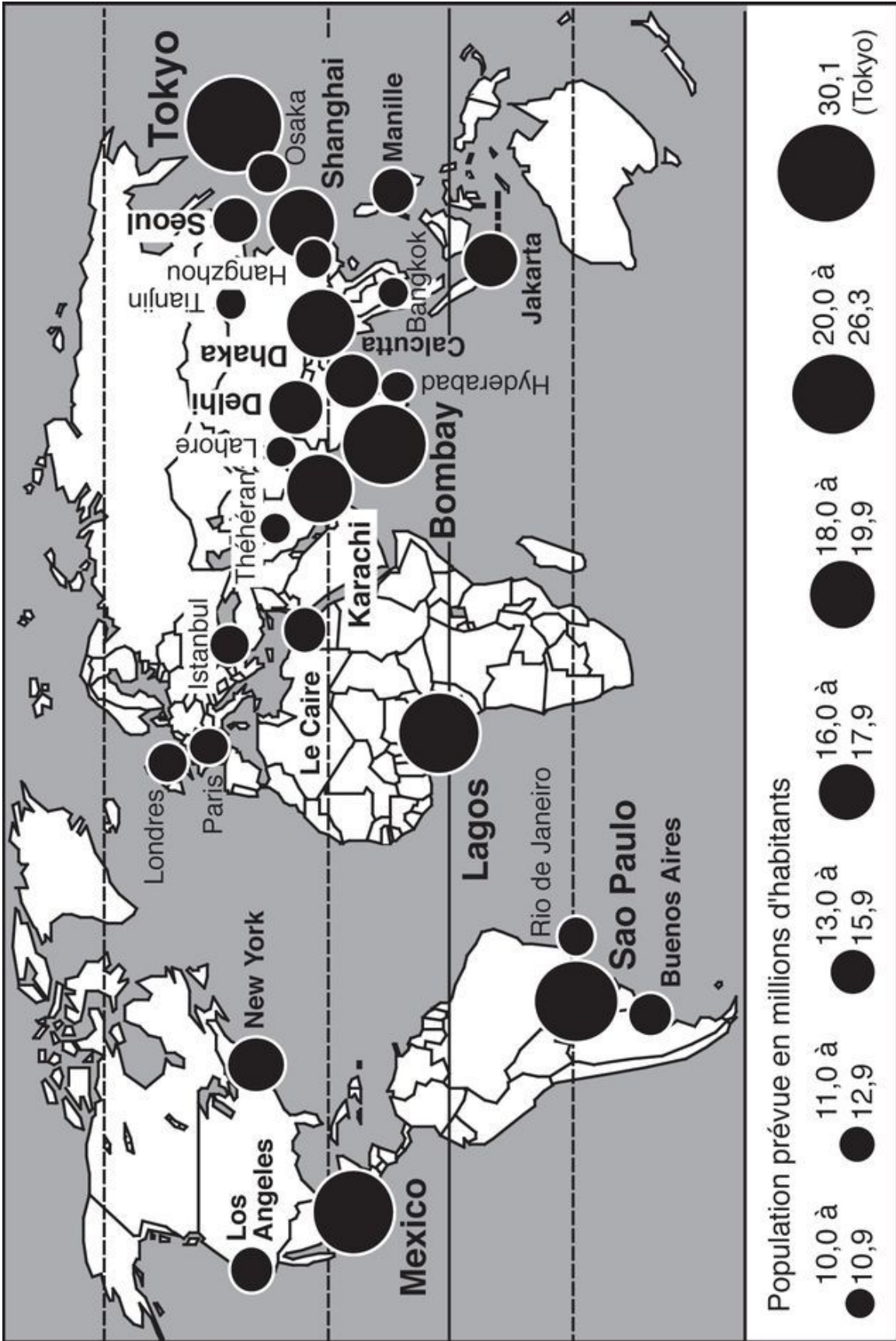
Figure 4.5

*Nombre de villes de plus d'un million d'habitants (1970-2000)*

taux de concentration de la population urbaine dans la plus grande ville (ou dans quelques villes) sont presque toujours supérieurs à 40-50 %. Le terme *macrocéphalie* (de macrocéphale : qui a une grosse tête) est parfois employé pour désigner, dans un État, la concentration des hommes – et des activités – dans une seule ville. On cite souvent *Le Caire*, en Égypte, comme modèle de gigantisme. Toutefois le phénomène est lié à des milieux physiques particuliers car le désert arrive sur les bords mêmes du Nil ; il ne tombe que 200 mm de précipitations à Alexandrie. La

population se concentre près du Nil et, tout naturellement, dans le delta. Il ne s'agit donc pas d'un modèle que l'on peut étendre aux autres pays en voie de développement.

Pourtant la prudence s'impose : en théorie, en 2025, il y aurait, d'après le Courrier de l'Unesco, plus de 25 villes de plus de 10 millions d'habitants (Tokyo en première position avec 28,9 millions et Mumbai, 26,3). Toutefois deux difficultés apparaissent : d'une part les limites des « villes » sont différentes suivant les pays et, d'autre part, mélangent les municipalités et les agglomérations. Ainsi, aujourd'hui Tokyo, avec Yokohama et Kawasaki, atteint déjà 35 millions d'habitants. F. Moriconi-Ébrard pense que le « problème de l'ONU est méthodologique et constitue un classique des sciences sociales : l'absence de données ad hoc » (2004). Il existe toujours un préjugé « catastrophiste » et, dans cette optique, en 2015, une seule ville des pays développés figurerait dans les 10 premières agglomérations mondiales. C'est aussi tout le concept de « pays en voie de développement » qui est en cause car on se base sur des structures actuelles pour prévoir l'avenir ! La croissance de l'Asie est, à cet égard un sujet de réflexion. Il ne faut pas oublier aussi que la Mégalopolis américaine de la façade abrite aujourd'hui 40 millions de personnes : il en est de même pour « le grand Tokyo » ([Figure 4.6](#)).



## **Figure 4.6**

### ***Les grandes villes en 2015***

#### *La mégalopole : l'extension désordonnée*

Les grandes villes des pays en voie de développement possèdent des traits communs, mais il est difficile de concevoir un « modèle » unique valable pour toutes les mégapoles du « Sud ». La plupart des auteurs insistent, à juste titre, sur l'évolution spontanée, incontrôlée et l'urbanisation anarchique qui s'étend. La rapidité de la croissance entraîne d'immenses bidonvilles à la périphérie des agglomérations : tugurios de Bogota ou favelas de Rio. On estime la population de ces bidonvilles à plus de la moitié des urbains (mais probablement beaucoup plus). Les conditions de vie dans ces mégapoles ont été souvent décrites, et des réactions très vives ont, tout naturellement, condamné la ségrégation qui s'opère dans ces agglomérations. Des thèses nombreuses, souvent opposées, ont tenté d'expliquer ce phénomène. Certains auteurs conseillent un blocage de l'urbanisation : il faut ainsi ralentir l'exode rural et promouvoir la « décentralisation. » (« Plus de ruralisme et moins d'urbanisme », F. Castro.) On peut aussi souligner la responsabilité des déséquilibres régionaux et recommander l'aménagement du territoire : la création de Brasilia correspond à une volonté de rééquilibrage. Pourtant, construite à l'origine pour 700 000 à 800 000 habitants, la ville n'a pas pu échapper au processus de polarisation et à la prolifération des « cités-satellites » et des bidonvilles. La capitale forme aujourd'hui un ensemble de 2 millions d'habitants.

Il est également pertinent de concevoir une autre hypothèse : la crise des grandes mégapoles n'est qu'une étape ; comme le souligne Milton Santos, la ville des pays en voie de développement « porte en même temps en elle le germe de l'évolution et de la rénovation ». Roland Pourtier remarque que tous les discours insistent sur le dysfonctionnement des villes, sur « la pauvreté, le chômage, les sous-équipements, l'insécurité ». Le rapport 2006/2007 sur l'état des villes dans le monde montre l'importance des bidonvilles et la croissance des mégapoles : les effets pervers de cette urbanisation sont nombreux dans

les pays en voie de développement qu'il s'agisse de Lagos, Dhaka, Calcutta ou Jakarta.

La presse et la plupart des auteurs utilisent les expressions les plus violentes, les plus excessives et disproportionnées pour décrire ces mégapoles. Ainsi, pour le journal *Le Monde*, Le Caire est un « grand corps malade et pustulé souffrant d'éléphantiasis chronique ». On peut aussi évoquer la « pieuvre polluante qui asphyxie Delhi » (*Libération*, 1997). Très souvent la nostalgie d'un bon vieux temps, d'un âge d'or rural, est sous-jacente. Dans ces conditions, « on se prive alors de comprendre pourquoi nous sommes toujours plus nombreux à vouloir vivre dans des villes de plus en plus grandes ». On passe ainsi, trop souvent, sous silence l'effroyable misère, plus cachée, des campagnes. En Amérique latine, les conditions de vie des paysans sont pires que dans les villes, les services sont pratiquement absents et les possibilités de trouver des emplois, en dehors de l'agriculture, inexistantes. Au Brésil, dans la grande forêt d'Amazonie, la pauvreté des *seringueiros* est effrayante. Comme le rappelle C. Dutilleul « n'en déplaise aux Rousseauistes et aux écologistes de l'asphalte (des villes) [...] la campagne n'est pas un paradis » (*Croissance*, n° 420, 1998).

Un fait très simple s'impose : les taux d'accroissement des villes peuvent, en pourcentage, se comparer aux valeurs des pays riches lors des révolutions industrielles. Toutefois, deux facteurs sont à prendre en compte : d'une part, « l'explosion » démographique des pays en développement entraîne une croissance de la population sans commune mesure avec les populations européennes du XIX<sup>e</sup> siècle ou du début du XX<sup>e</sup> siècle. Un accroissement du nombre des citadins aux Indes ou en Chine correspond à des millions de personnes. Comme le rappelle Mario Polese, un pays dont le taux passe de 20 % à 40 % mais dont « la population a doublé (disons de 10 à 20 millions), connaît un quadruplement de sa population urbaine (de 2 à 8 millions) » (1997, CIDI Hull Canada). L'Inde, de 1975 à 1996, a vu sa population urbaine passer de 21,3 % à 27 % : chiffres en apparence modestes. Cependant, il faut ajouter que la population de l'État indien augmente de 323,9 millions durant cette époque...

Cette croissance considérable, en valeur absolue, du nombre des citadins, correspond à une réduction des taux de mortalité, aux révolutions sanitaires et au maintien d'une natalité forte. L'accroissement est surtout rapide pour les pays qui n'ont pas achevé la transition démographique et qui sont encore au stade de la première révolution, durant laquelle les gains de population sont les plus forts. Les progrès technologiques, les communications plus faciles, permettent un exode rural. Ainsi, l'extension urbaine incontrôlée va rejeter les nouveaux citadins dans les périphéries les plus difficiles ; marécages, pentes raides, etc.

Quoi qu'il en soit, pour la plupart des ruraux, la ville – et surtout la grande métropole – exerce une attraction irrésistible. Le sort de nombreux immigrants est amélioré : c'est l'idée défendue par A. Lemelin et Mario Polese. En effet, les revenus sont plus élevés en ville et on a l'espoir de trouver du travail dans le secteur informel. L'écrivain péruvien, J.M. Arguedas, a également bien décrit cet espoir des ruraux qui arrivent en ville, même si les espérances sont souvent déçues : il y a environ un million de chômeurs dans l'agglomération de São Paulo.

Les jugements sur la croissance des grandes villes sont à la fois variés, contradictoires et reflètent les diverses conceptions idéologiques des auteurs. La macrocéphalie est-elle la preuve de l'échec du développement ? S'agit-il d'une étape douloureuse conduisant à une amélioration ? La diversité des situations rend très difficile un jugement d'ensemble.

Les villes du Sud : quel avenir ?

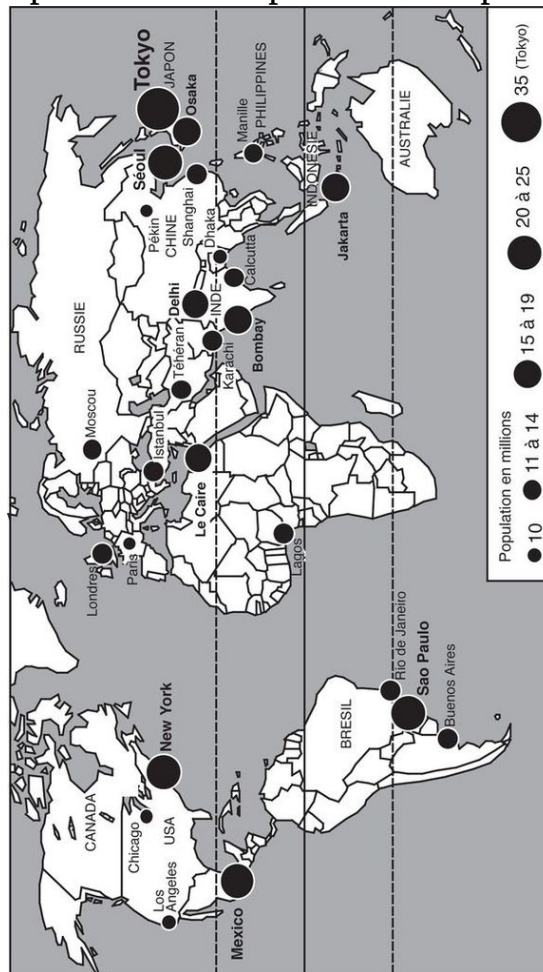
J.F. Troin critique, avec raison les « excès du concept de macro céphalie » qui dérivent souvent des angoisses injustifiées des experts : « la modernisation est impossible car les pays développés profitent des pays du Tiers-monde » (théorie de la dépendance, Evans et Timberley, 1980). En dépit des problèmes graves qui se posent (pauvreté, insécurité, ruine de l'environnement) les métropoles du Sud sont des pôles de développement.

## *Des capitales économiques*

La Banque mondiale, elle-même, estime que les lois du libre-marché ne peuvent pas correctement s'exercer, compte tenu des mauvaises politiques des gouvernements. De plus, plus l'urbanisation s'accroît, plus on doit importer de denrées alimentaires car il faut produire pour l'exportation. Dans ces conditions, de nombreuses régions, qui ne peuvent se spécialiser, sont en crise. Les citoyens ont changé leur norme de consommation et ont besoin des produits importés : d'où une dépendance croissante vis-à-vis de l'extérieur, c'est-à-dire des nations industrielles.

Certains arguments aboutissent à une critique plus globale : les villes seraient la preuve de la dépendance de ces pays, véritables périphéries, dominées par les « centres » du « Nord ». Les plus grandes cités des pays en voie de développement n'auraient que des fonctions subordonnées : le véritable pouvoir appartiendrait aux réseaux des villes des États riches, qu'il s'agisse de New York, de Londres ou Tōkyō ([Figure 4.7](#)). Celles-ci sont en effet des « villes globales », places bancaires, spécialisées dans la décision et reflet de la puissance des États. Pour Saskia Sassen, la mondialisation entraîne une concentration des services de décision et de l'innovation. En revanche, dans les grandes villes des pays en voie de développement, les activités sont à la fois qualitativement et quantitativement insuffisantes. Il est vrai que dans les années 1960-1970, lors de la première phase de croissance, ces villes peuvent employer beaucoup de monde compte tenu des nouveaux besoins industriels. En Afrique subsaharienne, aujourd'hui, la création d'emplois est faible. J.-P. Lachaud estime que les deux tiers, voire les trois quarts des chômeurs, ont moins de vingt-quatre ans. Ainsi l'Afrique connaît des taux de chômage très élevés, difficiles à chiffrer compte tenu du *secteur informel* (le terme apparaît dans les années 1970). Différents noms ont été donnés à cette « économie occulte », « souterraine », « cachée » : on peut aussi plus pudiquement parler d'*économie non officielle*. Celle-ci est donc caractéristique de la grande ville du « Sud » ; il est difficile de définir cette « infra-économie », très variée, qui comprend des producteurs et des prestataires de services divers. Ces activités ont pris naissance

spontanément, dans la ville, au fur et à mesure que la population augmentait. Elle n'est pas uniquement urbaine, mais cette économie parallèle joue un rôle capital dans les énormes villes de la taille de Lagos ou de Bombay. On peut la définir par deux caractères : d'une part, la taille réduite des « entreprises » et, d'autre part, le non-respect de la loi et des réglementations. Ce secteur est souple, utilise une main-d'œuvre abondante, bon marché et constitue, pour les populations pauvres, un moyen de survivre. « Si les petits métiers n'existaient pas il faudrait les inventer, car les milliers de démunis qui n'auraient pas accès aux structures modernes de distribution de biens et de services seraient [...] à l'origine d'une explosion sociale. » (Abdou Toure, 1985.) Ce secteur informel est un remède provisoire à la pénurie d'emplois,



**Figure 4.7**

*Les zones métropolitaines (plus de 10 millions d'habitants)*



mais il ne conduit pas à un véritable développement. Il n'est même pas une transition car il s'agit de « réactions spontanées de survie ».

Aussi, l'attraction irréversible de la mégapole est indissociable de la vie des campagnes. Il existe toujours une étroite relation entre les habitants des villages et ceux qui sont partis à la ville. Dans les grandes cités, en Afrique, on trouve des « associations villageoises » qui conservent les pratiques paysannes. La ville ne peut se comprendre qu'en fonction des déséquilibres régionaux et des liens qui continuent d'exister entre la ville et les zones rurales. Il ne faut pas oublier que les grandes villes sont les débouchés naturels pour les produits des campagnes. Celles-ci ont besoin des informations, des techniques, des innovations communiquées par les anciens habitants des zones rurales. De véritables réseaux se sont établis et, en Afrique par exemple, des mouvements migratoires, saisonniers relient un système à l'autre. De plus, ces « associations villageoises » urbaines créent des services communautaires. Des revenus considérables retournent dans le pays. Au Kenya, près de 90 % des anciens ruraux, habitant Nairobi, expédient de l'argent dans leurs anciens villages.

On s'aperçoit, dès les années 1950-1970, des effets pervers de l'exode rural. Les stratégies de développement condamnent cette croissance excessive des villes qui coûte très cher. Pourtant, toutes les tentatives pour mettre en pratique des politiques de développement des campagnes vont, le plus souvent, échouer. Aujourd'hui, on s'oriente plutôt vers des plans d'aménagement qui reposent toujours sur deux principes : provoquer une hausse des emplois urbains, améliorer les logements et les infrastructures (drainage des eaux, problème des déchets, de l'éclairage, des transports). Le concept de *durabilité* est désormais une priorité ; cependant les coûts de ces transformations sont élevés.

En bref, la croissance urbaine est un facteur de développement, fondé sur des économies d'agglomération qui sont préférables aux « déséconomies » centrifuges, trop élevées des campagnes. Dans l'état actuel des choses, la grande ville repose sur un déséquilibre : la plupart du temps ce n'est pas la mégapole qui est trop importante, c'est le reste du pays qui n'est pas assez développé. On comprend mieux la polarisation des activités de pouvoir, politiques ou économiques, dans ces

villes. Tout naturellement, les cadres, les techniciens, les activités du tertiaire supérieur, se localisent dans les agglomérations. Dakar, possède près de 70 % des salariés du Sénégal pour 17 % de la population. Le Caire concentre 40 % des actifs de l'industrie et 60 % des emplois tertiaires ; on pourrait multiplier les exemples. Le même phénomène se produit, au niveau mondial, avec l'émigration vers les pays riches : l'exode vers la mégapole nationale n'étant qu'une étape, avant de s'en aller vers l'Europe ou l'Amérique du Nord. C'est dans cette mesure que la grande ville est un carrefour des diasporas : le problème n'est pas caractéristique du « Sud », et les mégapoles des nations développées sont aussi des exemples, très complexes, de multiculturalisme.

Toutefois, il faut aussi tenir compte de la diversité des cultures nationales. L'ancien « Tiers Monde » est composé de pays à des stades de développement très différents ; « l'explosion » urbaine est décalée dans le temps. Un trait commun à la plupart des États : la position des grandes mégapoles sur les littoraux.

### *Des mégapoles gigantesques*

Deux éléments majeurs permettent de mieux comprendre, à l'échelle planétaire, la répartition des grandes agglomérations du « Sud ». D'une part, la localisation de ces cités est le plus souvent côtière – ou reliée très facilement aux littoraux – et, d'autre part, les villes asiatiques occupent une place croissante, compte tenu de l'importance considérable de la population.

L'*anisotropie* littorale est une « tendance lourde » qui constitue un phénomène durable. La croissance va profiter très inégalement aux anciennes cités côtières, mais il n'en reste pas moins que les mégapoles et les mégapoles des nations riches sont maritimes.

- En *Amérique latine*, la colonisation a joué un rôle essentiel, en favorisant les façades orientales de l'Atlantique. Cette « projection des civilisations européennes s'est superposée à des traditions urbaines précolombiennes. Les Portugais se sont plutôt limités aux régions littorales, alors que les Espagnols s'enfonçaient davantage sur les

plateaux et dans les Andes. Quoi qu'il en soit, en 1990, sur les dix premières villes du monde (source ONU ou Geopolis), figurent trois agglomérations d'Amérique latine : Buenos Aires, São Paulo et Mexico. En 2015, seules les deux dernières seront encore dans ce palmarès. On doit expliquer ce fait par une croissance démographique plus faible. L'Amérique latine ne comprend que 8 % de la population mondiale et 12 % des villes de plus d'un million d'habitants. En revanche, elle possède quatre agglomérations de plus de 10 millions d'habitants.

La colonisation s'est surtout propagée à partir du littoral, avec projection de relais vers l'intérieur, afin d'exploiter les mines et ressources agricoles, en suivant le modèle classique de conquête. L'exemple de São Paulo (probablement la 2<sup>e</sup> ville du monde en 2010), avec plus de 20 millions d'habitants, est significatif. Créée par les jésuites en 1554, la ville a une croissance réduite jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle. Située à 800 m d'altitude, à 60 km de l'Atlantique et du port de Santos, São Paulo est aujourd'hui une « ville mondiale » avec ses universités et ses centres d'affaires. Ainsi, l'essentiel des richesses du pays se concentre dans un triangle, dont les sommets sont les villes de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte ([Figure 4.8](#)). Il en est de même en Argentine, où la capitale Buenos Aires atteint près de 12 millions d'habitants ; l'agglomération concentre 35 % de la population du pays. C'est encore la colonisation européenne qui est à l'origine de sa création (fondée en 1536 par Pedro de Mendoza, elle devient capitale en 1880). Sa superbe situation, sur le Rio de la

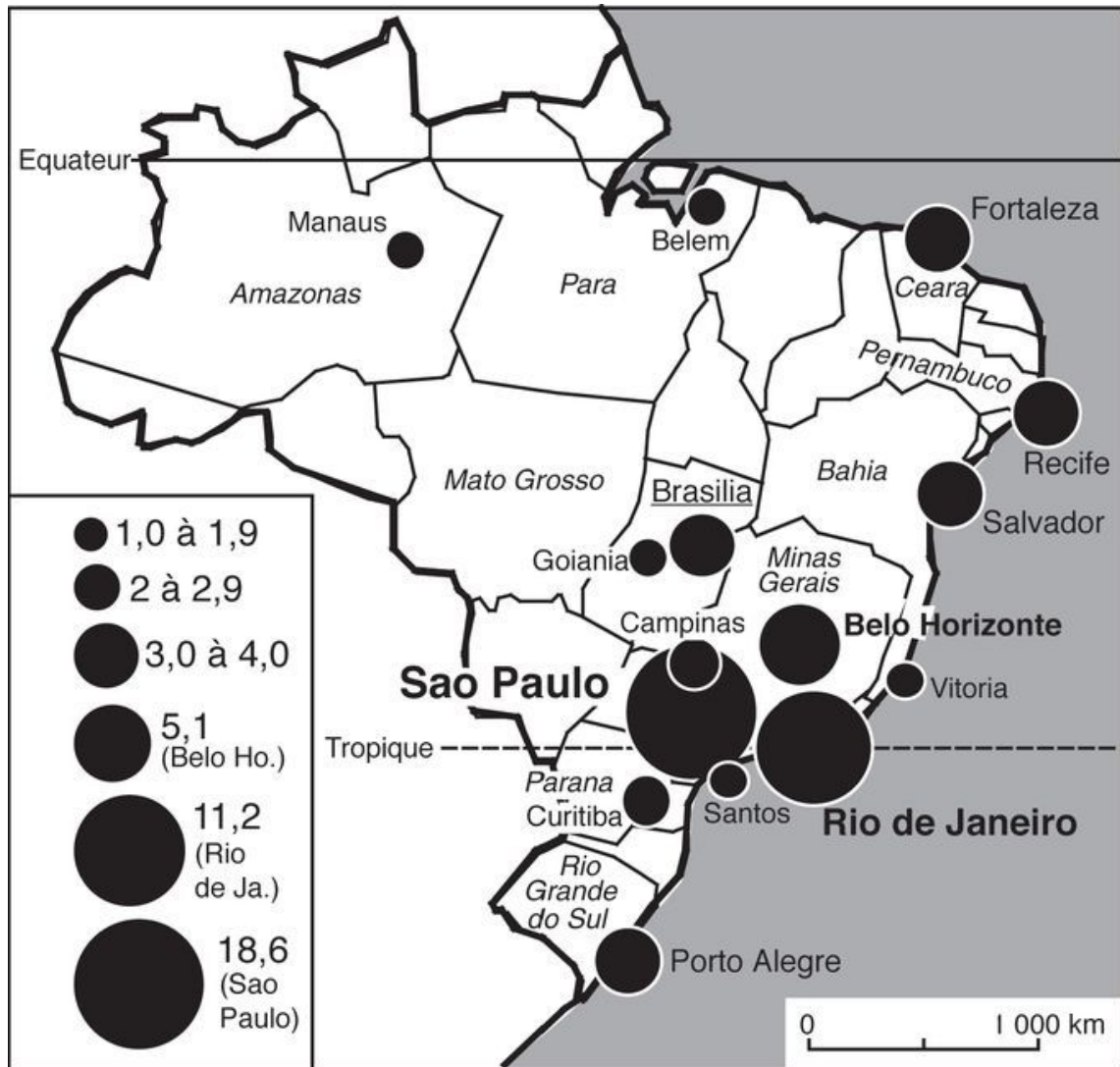


Figure 4.8

### *Les aires urbaines au Brésil*

Plata, qui débouche sur l'Atlantique, est encore un modèle de « maritimisation » mais surtout de déséquilibre régional.

En revanche, Mexico est une ville continentale dont la position s'explique par son ancienneté. La cité, fondée au XIV<sup>e</sup> siècle par les Aztèques, est déjà une ville importante à l'arrivée des Espagnols. Localisée dans le bassin d'Anahuac (à 2 250 m), située dans la Sierra Madre, l'agglomération a une situation stratégique au centre du pays. Le site est toutefois malcommode, car la ville est fondée sur une île isolée dans un lac, il a fallu réaliser des travaux considérables d'assèchement. Devenue capitale, Mexico est le symbole de la ville géante du Tiers

Monde : dès 1930, l'agglomération est déjà millionnaire et dépasse 15 millions, en 1990.

D'autres villes d'Amérique latine sont également continentales car la Cordillère des Andes s'étend sur 8 000 kilomètres, et la plupart des agglomérations de l'ouest sont des cités montagnardes : Bogota est à 2 600 mètres, Quito à 2 800 mètres, Cuzco à 3 360 et La Paz à 3 800 mètres. Soixante-dix pour cent des habitants se localisent dans les montagnes en Colombie et 50 % en Bolivie. Il est donc logique de voir le littoral Pacifique se développer plus rapidement, la population émigre vers les plaines et bassins. L'Amérique latine illustre bien l'importance du concept de « position » d'une ville. Celle-ci est confrontée à chaque époque à un environnement national, international, économique et géopolitique qui marginalise ou favorise la croissance de la cité. Dès 1979, R. Brunet avait souligné l'importance de cette « position » qui « change dans le temps, comme la nature des voisins » : une structure urbaine est toujours relative et soumise aux systèmes dans lesquels elle s'intègre.

- On retrouve en *Asie* des modèles identiques : ceux-ci possèdent toutefois des caractéristiques spécifiques. Il faut en effet tenir compte du fait que l'Asie est très vaste et complexe. Par ailleurs, l'Asie totalise 60 % de la population mondiale (avec une augmentation prévue de 40 % entre 1997 et 2025). Ce continent est très varié : quoi de commun entre une Chine de 9 millions de km<sup>2</sup> et le Japon ou l'Indonésie. Néanmoins, après la Seconde Guerre mondiale, les « foules d'Asie » sont essentiellement paysannes. En 1963, F. Braudel croit encore que les « civilisations de l'Asie » ont des « difficultés extrêmes » à « se transformer et à évoluer » en se refusant au « changement et au progrès ».

Les vagues de développement qui se sont succédé ont surpris tous les observateurs avec la croissance des « Dragons » et des « Bébés Tigres ». Les succès de Hong-Kong, de Singapour, mais surtout de la Corée du Sud, de Taïwan, l'ouverture de la Chine, ont justifié les propos de Thierry de Montbrial, estimant que l'histoire est le « cimetière de la prospective ». La croissance urbaine asiatique est désormais à la fois rapide et subordonnée au niveau de développement du pays. La localisation des plus grandes villes, qu'il s'agisse de Shanghai, Mumbai ou Séoul,

s'explique par la « maritimisation ». Des capitales sont à l'intérieur des terres, comme Pékin, Delhi ou Dhaka, mais la grande majorité des mégapoles est localisée sur l'interface Terres-Mers. Bombay, probablement la deuxième ou la troisième ville du monde en 2010-2015, est le meilleur port de l'Inde et se situe sur une presqu'île. Des systèmes se sont constitués, formés d'une ville et d'un avant-port : c'est le cas de Séoul et d'Inchon. On trouve la même structure avec Pékin et Tianjin. Souvent la grande ville est sur un fleuve : c'est le cas de Shanghai (qui signifie en chinois « bord de mer ») ou de Calcutta sur l'Houjli qui reçoit la marée haute. Traditionnellement, l'Asie a vu se développer des civilisations de plaines car les montagnes ont été peu utilisées. L'Asie du Sud-Est, en particulier, est un véritable carrefour maritime. La « Méditerranée asiatique » joue un rôle majeur : le détroit de Malacca est la « Perle du Pacifique ». Comme on a pu l'écrire, quatre des États de l'ASEAN sont des îles ou des péninsules. L'énorme masse continentale de l'Asie s'ouvre, surtout au sud et à l'est, sur des systèmes complexes de détroits et d'archipels. C'est surtout le cas de l'Asie orientale. Des effets d'ouverture, très anciens, contribuent à développer ces façades maritimes. (Le cas du Japon sera évoqué avec les mégapoles.) Les dissymétries entre un « centre », souvent littoral et des périphéries plus délaissées caractérisent cette Asie maritime. En Indonésie, Java concentre 60 % de la population et Jakarta est l'une des plus grosses villes de la planète. Il en est de même aux Philippines, où Manille joue le même rôle et Luçon renferme plus de la moitié de la population. Le processus d'urbanisation a débuté à des dates différentes : il est dans tous les cas très rapide. En Thaïlande, Hélène Vissière (1996) résume assez bien la croissance urbaine d'une ville (Bangkok) dans un pays en voie de développement : autrefois, dans la banlieue, il y avait des potagers et des terrains vagues, « aujourd'hui les gratte-ciel et les centres commerciaux poussent plus vite que les légumes... ». La ville, bien située dans le golfe de Siam, est le centre de gravité d'un pays qui, globalement, fait partie des États « relativement riches » (PNB/hab. d'environ 3 000 dollars). L'ouverture aux marchés mondiaux, au libéralisme économique, favorise les places bien situées où la main-d'œuvre est nombreuse.

En définitive, la croissance asiatique, si spectaculaire jusqu'aux crises de 1998, a transformé la plupart des États et provoqué un processus d'urbanisation irréversible. Les cités géantes sont nombreuses et le triangle, au nord du 30° parallèle, formé par Shanghai, Pékin et Tōkyō offre une densité de métropoles très élevée ([Figure 4.9](#)). La Chine, de vieille tradition urbaine, est particulièrement riche en agglomérations. Chen Guangting (de l'Institut de recherche et d'urbanisme de Pékin) constate que le début des années 1990, 30 ou 40 villes chinoises « se sont fixées comme objectif de devenir des villes modernes et internationales » ; toutefois on peut se demander « d'où peuvent venir toutes ces villes aspirant au statut international » ? (1996).

Ainsi, le problème qui va se poser en Asie est la maîtrise d'une croissance rapide, incontrôlée : c'est toute la question du développement urbain « durable » ;

- « L'explosion » urbaine en *Afrique* est beaucoup plus récente et se produit dans un continent très pauvre. La plupart des PMA (pays les moins avancés) sont localisés dans ce continent. Sur les 25 pays les plus démunis (en terme de PNB/hab.), 21 sont situés en Afrique. Depuis les années 1980, l'urbanisation connaît une progression exponentielle, dans des conditions très alarmantes car elle s'accompagne d'une croissance insuffisante de l'économie. Le taux de fécondité atteint en 1999, 5,1 en Afrique (2,6 en Asie et 2,7 en Amérique latine). Dans ces conditions, l'urbanisation ne s'accompagne plus des équipements indispensables (eau, services de santé ou logements décents). À l'échelle planétaire, pour l'ensemble des pays en développement, sur les 4,8 milliards d'habitants, un quart n'a pas de véritable logement. Le phénomène est d'autant plus grave que, dans les années 1950, la plupart des villes sont relativement modestes ; Kinshasa n'a que 170 000 habitants et Abidjan, en Côte-d'Ivoire, ne possède que 20 000 habitants en 1940.

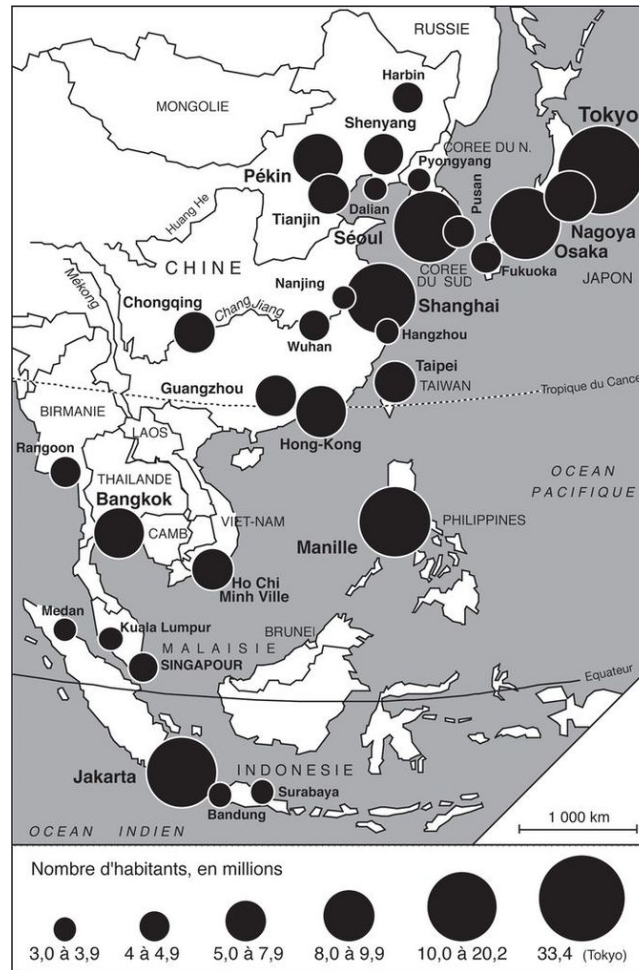


Figure 4.9

*Aires urbaines et métropolitaines en Asie (plus de 3 millions d'habitants)*

Le Caire, en revanche, est déjà une grande ville au XIX<sup>e</sup> siècle (250 000 hab.). Son histoire, sa situation lui donnent une position importante en Méditerranée. En 1880, l'agglomération compte déjà 400 000 personnes et sa population va passer de 500 000 en 1914, à 2,5 millions en 1950. L'agglomération occupe une surface considérable avec ses banlieues, ses villes satellites (2 600 km<sup>2</sup>) et attire plus de la moitié des emplois du pays (Figure 4.10). Depuis très longtemps, toute une ceinture de villes importantes, le plus souvent littorales, jalonne l'Afrique du Nord (au sens large) de Rabat à Alger et de Tunis, Tripoli jusqu'au Caire. En revanche, l'Afrique subsaharienne possède, jusqu'en 1960, peu de grandes agglomérations ; la comparaison avec la situation actuelle est très révélatrice.



En Afrique noire, Lagos constitue un modèle très différent. Son site primitif est sur le littoral (comme Conakry, Dakar ou Mombassa) : il s'agit d'une petite

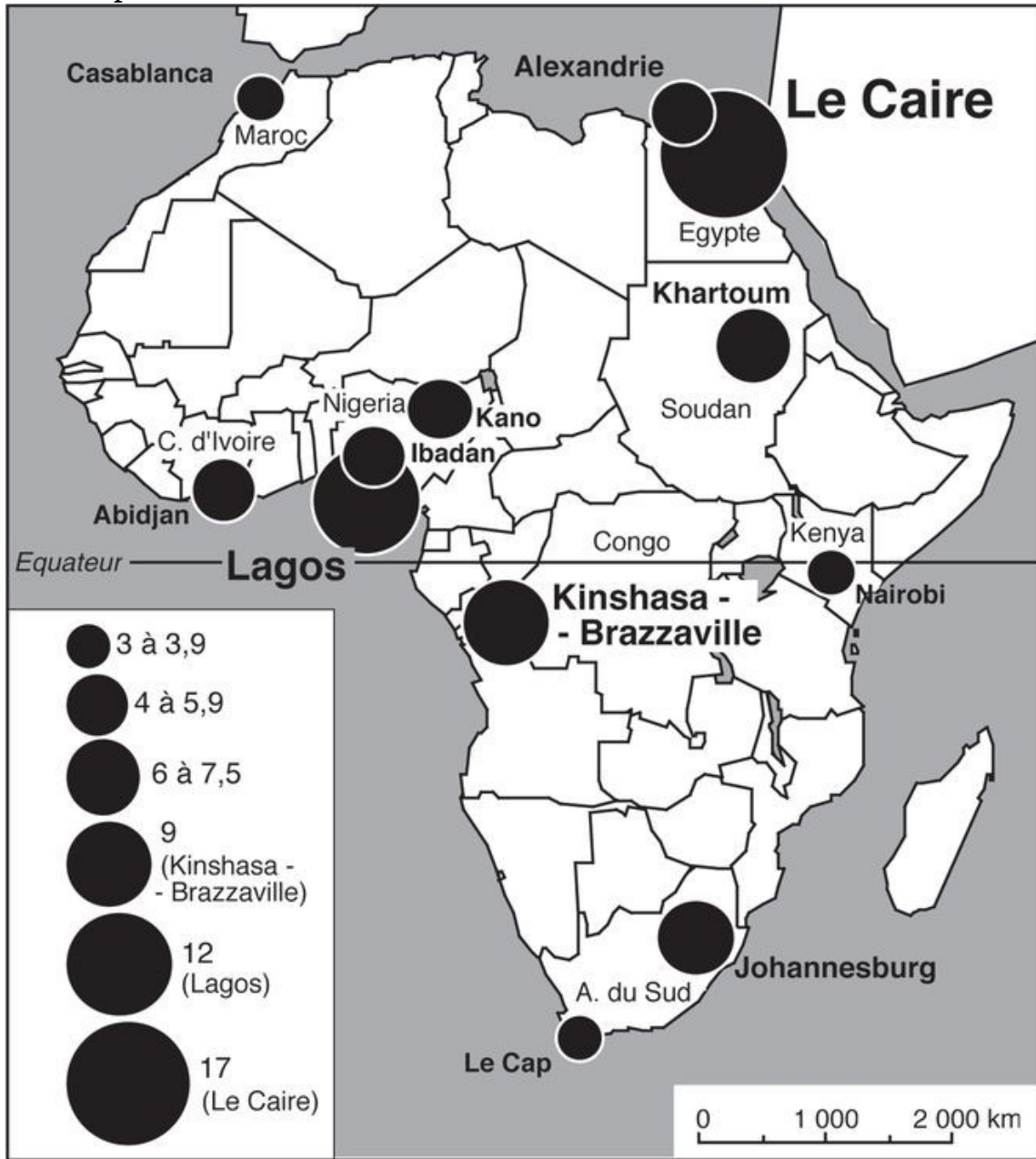


Figure 4.10

*Les grandes villes d'Afrique*

île. La ville va s'étendre et le tissu urbain atteint aujourd'hui plus de 30 kilomètres du nord au sud. La croissance urbaine s'est accélérée depuis la proclamation de la République (1960). En 1963, lors du recensement, la

population de la ville n'est que de 670 000 habitants. Aujourd'hui, elle est de plus de 12 millions, mais toutes les projections prévoient un doublement. Il est probable que l'agglomération aura déjà plus de 20 millions en 2025. On peut considérer la ville comme un « modèle » de déséquilibre régional, en dépit des tentatives pour faire contrepoids à Lagos en attribuant à Abuja le rôle de capitale politique et en essayant de redonner au nord un rôle plus important. Les facteurs qui expliquent ce processus de concentration des hommes sont nombreux et classiques : mouvement spontané de localisation du pouvoir national (économique et financier), importance considérable des activités informelles, insécurité intérieure dans le pays ou les États voisins, affrontements ethnico-religieux, prudence des autorités vis-à-vis d'une « décentralisation » qui est au-dessus des moyens du Nigeria, etc. De plus, cette mégapole géante se localise dans un pays très peuplé (114 millions d'habitants), probablement 200 millions en 2025.

L'exemple de la Méditerranée est très significatif. Cette mer sépare en effet le Nord et le Sud, véritable frontière entre des pays riches et des nations plus défavorisées. Toutefois un point commun : une urbanisation rapide des villes côtières qui constituent néanmoins les moteurs du développement. Ces populations des pays riverains de la Méditerranée atteignent 430 millions d'habitants et on en envisage 523,5 en 2025. L'urbanisation doit atteindre 72,4 % à cette époque, c'est-à-dire près de 380 millions d'habitants en 2025. Cette croissance est endogène, autrement dit ce n'est plus l'exode rural qui explique cette progression mais une mobilité de ville à ville ou une redistribution en fonction des catégories sociales. L'explosion démographique caractérise surtout les rives méridionales et orientales ; dès 2015 la population des rives sud dépassera celle des États européens : d'ici 2025, 94 % des citoyens supplémentaires seront dans le Maghreb et au Proche-Orient.

## Chapitre 5

### Des villes dominatrices

TOUS LES DISCOURS sur « l'éclatement urbain » et « la fin des villes » reposent sur un fait établi et une hypothèse : dans le premier cas, il faut constater la progression d'un habitat diffus et une extension spatiale des équipements ; dans le second cas, on suppose que l'arrivée des technologies de communication et d'information modernes va rendre obsolète les moyens de transports classiques. Les distances et l'accessibilité deviennent relatives et la proximité physique se révèle inutile ; le concept d'agglomération est donc dépassé. O. Jonas, pour un certain nombre de villes françaises, a montré les applications possibles de ces nouvelles technologies. Philippe Haeringer pense qu'il se produit un dédoublement des fonctions séparant les CBD (*Central Business District*) des anciens centres des villes. Ainsi, il s'établirait une délocalisation du tertiaire décisionnel à l'écart des agglomérations elles-mêmes (*La mégapolisation n'est pas une crise*, 1996).

En réalité le pouvoir ne se décentralise pas et Saskia Sassen constate avec raison que les « villes globales » obéissent à une règle toujours aussi implacable : plus les délocalisations se multiplient, plus les entreprises se dispersent, plus les centres de décision se concentrent dans les mégapoles. L'extension anarchique des agglomérations a pu faire croire que l'on allait vers des « centralités nouvelles ». En réalité, à l'échelle planétaire, on retrouve une concentration des fonctions de commandement dans les mégapoles même si les sièges sociaux se sont déplacés de quelques kilomètres.

#### **La concentration de la puissance**

Richard O'Bryan, dans un ouvrage dont le titre résume l'idée principale (*The end of geography*), pense qu'avec les réseaux actuels de communication et d'information la distance n'a plus d'importance. La plupart des analyses économiques ou sociologiques sont aspatiales et déconnectées des contraintes. En réalité, on assiste à un renforcement du pouvoir de certains lieux, de certaines villes car les réseaux exigent des points d'impulsion.

Le commandement ne se disperse pas

Le problème de la localisation des centres décisionnels doit s'analyser à deux niveaux : à petite et à grande échelle. Il faut pour l'instant continuer à étudier les processus de fonctionnement des mégapoles à l'échelle planétaire. Les grandes métropoles qui possèdent des pouvoirs réels s'opposent donc aux villes des pays en développement, très étendues et très peuplées, mais le plus souvent dépendantes des réseaux de mégapoles de pays riches.

*Un système mondial qui favorise les centralités*

Dans la postface de l'ouvrage *Encyclopedie Spatiale* (Économica, 1994), une enquête auprès de chercheurs donne à choisir, pour un certain nombre de termes, entre plusieurs définitions. Pour *ville*, par exemple, on peut préférer : 1) « siège de pouvoir », ou 2) « un état d'esprit, un corps de coutumes... », ou 3) « un rassemblement d'activité et de population concentrée permettant de valoriser la proximité » ou 4) « un degré de concentration de l'habitat » (les définitions sont bien entendu résumées). Une grande agglomération est sans doute tout cela à la fois ; toutefois il ne faut pas confondre un fait et le processus qui a provoqué ce fait. Autrement dit, si on se souvient que la ville est un système, avec une culture, une histoire, une image elle doit posséder un « système de commande ». Celui-ci est multiforme, politique, économique, allant des groupes de pression aux mouvements sociaux. Ces décideurs peuvent appartenir à d'autres systèmes, à d'autres pays, le résultat est toujours le même : les forces qui détiennent un pouvoir doivent avoir, dans la grande

métropole, des locaux, des employés, des réseaux divers. Pour Herbert A. Simon (prix Nobel d'économie), les termes « décision » et « gestion » sont d'ailleurs presque synonymes. La grande agglomération, plusieurs fois millionnaires, d'une nation développée, devient un *pôle* (avec un accent circonflexe). Comme l'a rappelé R. Brunet, il s'agit dans ce cas d'un « pivot » avec « quelque chose qui tourne autour » (1991). Comme on le sait, le radical *pole* (sans accent) a plusieurs sens : il vient de *polis* qui veut dire ville et de *polein* qui signifie vendre (songer à monopole ou oligopole). La grande agglomération cumule toutes ces caractéristiques : c'est à la fois un « pôle » et un lieu où s'accumulent toutes les activités industrielles et tertiaires de haut niveau. Différents systèmes et sous-systèmes de décisions fonctionnent en synergie, tout en contribuant à retenir les fonctions centralisatrices. Il est bien évident que celles-ci ne sont plus étroitement localisées dans un « centre-ville » : cette notion s'est élargie à l'ensemble de la zone métropolitaine. Toutefois, la notion de distance (qui peut se calculer en unités variables, réelles ou relatives), la proximité, exercent toujours une action déterminante ; c'est le facteur essentiel de localisation pour les grands groupes qui ont besoin de cette position centrale. La localisation des systèmes de direction, d'innovation exige, comme le souligne Gabriel Wackerman, un « environnement spatial particulier » qui conduit à « des fertilisations réciproques en matière de savoir et de savoir-faire, voire de savoir-être » (1995). L'environnement doit pouvoir accueillir ces milieux d'affaires, posséder des infrastructures adaptées aux besoins des cadres (hôtellerie, services, distractions, etc.), même si ces derniers habitent loin de la métropole ou si ces paysages sont destinés aux visiteurs étrangers. Comment comprendre la rivalité entre les grandes places boursières de Londres, Francfort, Paris ou Zurich sans se référer aux lieux ? « S'il n'y avait plus de distance, il n'y aurait plus de lieux identifiables et les bourses disparaîtraient, rongées par la cotation 24 heures sur 24 et le temps réel. » (J. Levy, 1996.)

Les métropoles sont aussi des centres politiques où se rassemblent les responsables de la vie publique. Les groupes privés ont intérêt à se rapprocher de ces décideurs. En fait, une décision est la somme d'interactions complexes, plus ou moins logiques et calculées où

interviennent syndicats, associations, groupes de pression et partis politiques. En réalité, la grande ville offre à ces diverses forces la qualité des infrastructures, une image valorisante, des contacts au plus haut niveau. Les métropoles, comme le souligne G. Prevelakis, sont caractérisées par une multitude de réseaux ; « sociétés multinationales, relations sociales, familles et clans dispersés, réseaux professionnels et scientifiques » ; l'ensemble constitue donc un « super-réseau » (1999). La grande ville est, pour ces diverses organisations, un lieu privilégié qui permet de maximiser les échanges, d'échanger les capitaux. La sélection des fonctions centrales s'opère à différents niveaux hiérarchiques : une métropole peut retenir des activités surtout nationales, continentales ou mondiales.

### *La centralité à haut niveau : une « épuration » des fonctions*

La localisation des mégapoles ne fait que refléter la hiérarchie des États ([Figure 5.1](#)). Les grands pôles symbolisent une sorte d'oligarchie des villes localisées dans les pays les plus développés du monde : États-Unis (villes du Nord-Est, Los Angeles), Europe occidentale ( Londres, Francfort, Milan), Japon ( Tōkyō, Osaka, Kobé). Des réseaux relient ces villes qui forment de véritables systèmes de sélection des richesses.

Si la concentration des activités de pouvoir ne se limite plus aux « quartiers d'affaires » des centres villes, le phénomène de sélection et d'attraction se produit toujours en se dispersant dans la mégapole. J. Labasse, dans les années 70, a bien étudié cette « épuration » des fonctions, dans les quartiers les plus coûteux et les mieux placés des grandes métropoles : le centre-ville perdait ainsi les activités qui ne sont pas décisionnelles ou de prestige. La fonction financière, par exemple, exige des localisations très précises qui ont besoin d'informations, d'équipements, de moyens de transport qui ne se décentralisent pas facilement. À la même époque, E. Dalmasso avait montré, pour Milan, la localisation des sièges sociaux et des sociétés bancaires. Avec la crise des centres de villes, aux États-Unis surtout, les fonctions de commandement

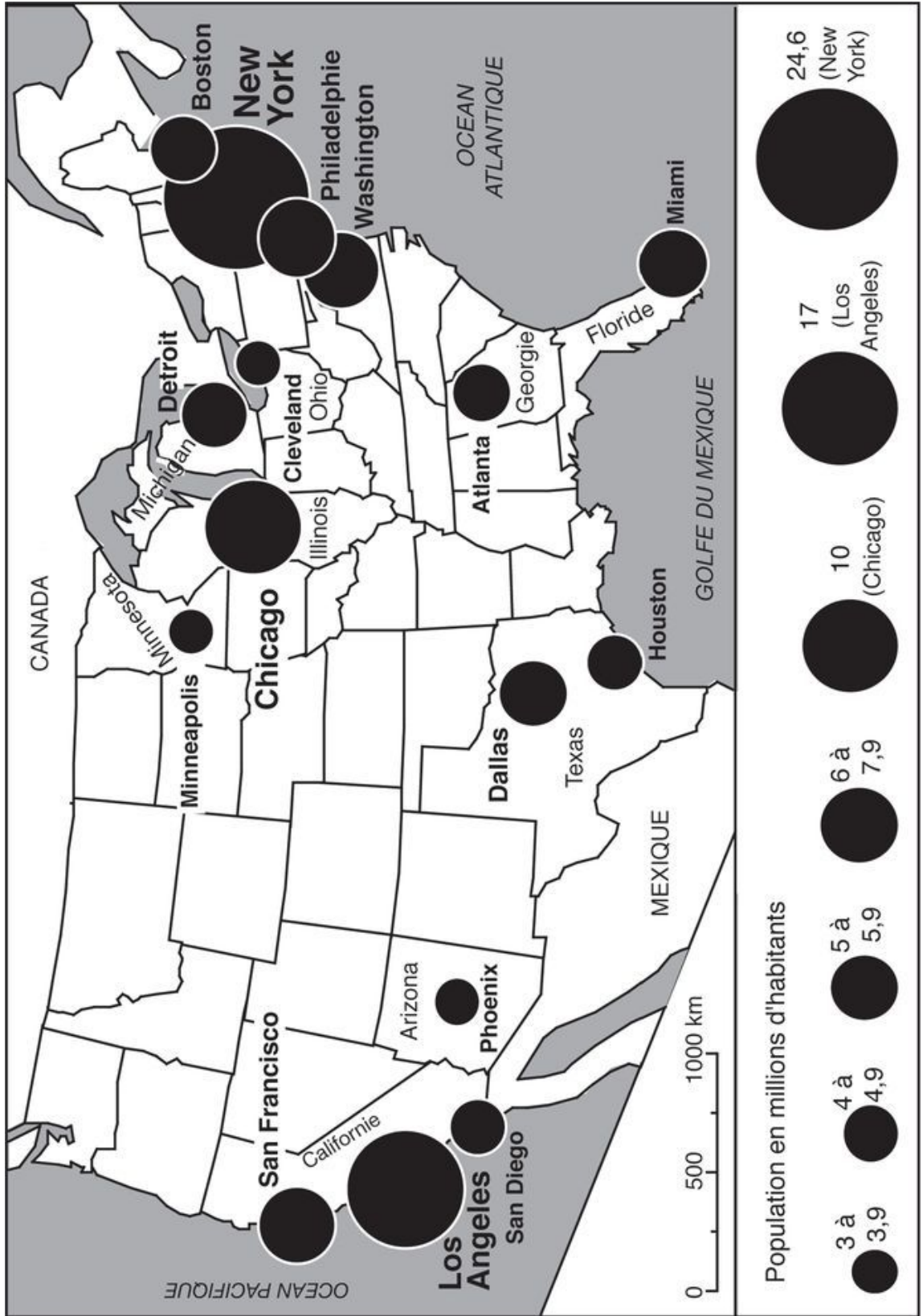


Figure 5.1

### *Les zones métropolitaines des Etats-Unis*

obéissent à des règles plus complexes. Il n'en reste pas moins que cette loi de la « sacralisation » des fonctions est toujours valable à une plus grande échelle : le pouvoir n'est plus strictement concentré dans des « centres-villes », bien difficiles à définir, dont les fonctions sont commerciales, politiques ou touristiques. Le commandement se situe *dans* la mégapole, avec des micro-localisations, adaptées aux conditions de l'environnement du lieu (le problème sera étudié avec la notion de quartiers). La métropole d'un pays riche attire les cadres transnationaux, les professions qui ajoutent de la plus-value. Pour employer le vocabulaire de Robert Reich, la mégapole sélectionne les *manipulateurs de symboles* qui créent de la valeur : informaticiens de haut niveau, inventeurs de produits innovants, financiers ou avocats, artistes ou journalistes voire des « comptables créatifs... » (*L'économie mondialisée*, Dunod, 1993). La mondialisation provoque des mouvements migratoires intenses des travailleurs de cette catégorie qui peuvent, suivant les offres, s'installer dans la *Silicon Valley*, à Tōkyō ou dans une technopôle (c'est-à-dire, étymologiquement, une ville, un pôle où domine la haute technologie) ou dans un technopole (sans accent circonflexe) qui peut être un parc technologique comme Sophia-Antipolis, près de Nice, en France. « La proximité physique des centres de décision » des firmes globales dans certains quartiers attire des experts et « rien ne remplacera [...] le contact personnel dans les vingt prochaines années » (Saskia Sassen, 1997). Qu'il s'agisse des « maisons-mères », des sièges sociaux ou des employés de haut niveau (analystes financiers, conseils juridiques, etc.), la décision exige tout un système d'information qui ne se construit pas uniquement à distance. Il faut, par exemple, être à proximité des décideurs politiques, éventuellement multiplier les contacts humains, exercer une influence, faire adopter une loi, être au courant des futurs projets. Les sièges sociaux, leurs représentants ont intérêt à se rapprocher des structures politiques et administratives.

Dans ce cadre général, il est nécessaire de mieux comprendre le processus qui fait de la grande ville un pôle d'attraction de l'argent ou des innovations. « Pourquoi ce boom immobilier sans précédent dans les



quartiers d'affaires des grandes métropoles et pourquoi ces quartiers captent-ils démesurément revenus et emplois ? » (Sophie Body-Gendrot, 1997.) On peut se demander qu'elle relation existe entre la puissance des métropoles et la puissance des firmes multinationales ?

Des métropoles à l'image des firmes multinationales ?

Les villes ne sont-elles pas le reflet de la puissance des FMN ? Cette question provocatrice – et réductrice – permet de poser le problème de la localisation du « cerveau » des firmes qui conçoivent la stratégie. Les grandes polémiques, amorcées dans les années, reposent toujours sur la question de la « domination » plus ou moins occulte des entreprises et sur leur pouvoir réel.

Il est certain que les métropoles d'envergure mondiale possèdent un environnement suffisamment riche pour attirer les sièges sociaux et les organismes de décision. Les firmes, contrairement à leur nom FMN, ont des racines nationales très profondes : elles sont souvent « actives » et « puissantes mais surtout dans leur pays d'origine » (M. Ghertman). Quoi qu'il en soit, l'origine de leur puissance, en simplifiant, repose sur deux facteurs : l'accumulation du capital et la capacité d'innovation.

*Des moteurs de la mondialisation*

Les appellations employées pour désigner les firmes sont très diverses, qu'il s'agisse de « supranationales, transnationales, de globales ou de grandes unités territoriales » (Maurice Bye). Le terme le plus employé – à tort probablement – est multinationale, car la société produit à l'étranger et fonctionne de plus en plus en réseau à l'échelle mondiale. En parlant de firmes *transnationales*, on met davantage l'accent sur le fait qu'une firme traverse les frontières car l'espace de production est situé souvent au-delà du territoire national : ce qui justifie sa « multi » nationalité. En réalité, la firme mondiale, même si son capital est très diversifié, même si sa production s'adapte aux différents marchés, possède une culture nationale : une entreprise a une histoire, une image.

Peut-on douter des « nationalités » de Coca-Cola, de Ford, de Acer à Taïwan, d'IBM et de Michelin ?

Il faut rappeler la conception déjà ancienne, mais intéressante, de S. Hymer (1968) qui pense que les FMN organisent le monde. À partir de la « maison-mère », une certaine division du travail s'opère, reflétant une stricte hiérarchie :

- au niveau I, se situent les états-majors, les experts les plus recherchés, les cadres qui élaborent les stratégies ; c'est à Tōkyō, Londres, Washington ou Francfort que l'on rencontre ces *top executives* ;
- au niveau II, arrivent les ordres transmis aux cadres délégués répartis dans des grandes villes : le commandement peut être « décentralisé », c'est-à-dire réparti entre plusieurs personnes (qui ne sont pas obligatoirement dispersés) ;
- au niveau III, se situent surtout les organismes de production des régions « périphériques » qui peuvent se localiser aussi bien dans les nations riches que dans les pays en voie de développement.

Les IDE (investissements directs à l'étranger) sont essentiellement des achats de filiales avec apport de capitaux (qu'il ne faut pas confondre avec la sous-traitance ou la spéculation financière). Ces créations d'usines – ou de services – obéissent à des facteurs complexes et peuvent se produire n'importe où : en zone rurale ou dans de petites villes suivant les conditions locales, nationales, mondiales. Toutefois, ce schéma ancien se complique avec la firme-réseau qui est un système intégrant des banques, des cabinets-conseils juridiques, des sociétés de lobbying, des usines de production appartenant à des particuliers ou à des firmes. La commercialisation est confiée à des sociétés réparties dans les pays de consommation, sans compter la gestion des voyages et de la logistique qui est demandée à diverses entreprises. La main-d'œuvre travaille en collaboration avec des filiales – ou des sociétés indépendantes – pour concevoir un produit, transformer une découverte en innovation.

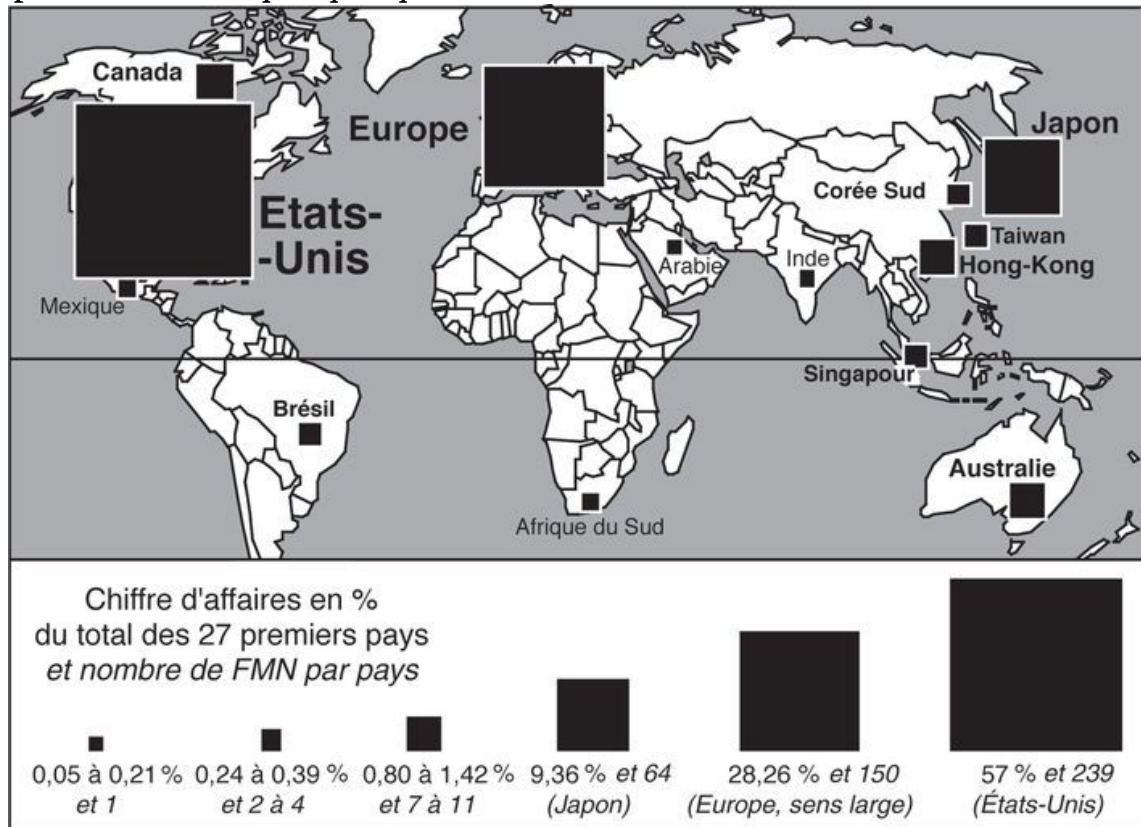
Ainsi, la société dominante recherche essentiellement des collaborations qui procurent de la valeur ajoutée où qu'elles se trouvent. Certains se rapprochent du « cœur » de la firme, dans une grande

métropole, d'autres demeurent dans leur région. « Le pouvoir ne dépend pas d'un rang ou d'une autorité formelle... mais de la capacité à augmenter la valeur des réseaux de l'entreprise » (R. Reich). Très souvent, pour les biens les plus sophistiqués qui exigent des techniciens de haut niveau, la localisation du réseau se situe dans les nations les plus riches. Un exemple très connu, de synergie « Nord-Nord » est fourni par la fabrication d'un équipement sportif de précision : le produit est conçu en Suède, financé par des Canadiens, assemblé au Danemark et à Cleveland, commercialisé en Amérique du Nord et en Europe. On peut ajouter à ce circuit complexe, des recherches de conception, des brevets effectués dans le Delaware et la fabrication des alliages au Japon. Pour être complet, il convient de préciser que la publicité est conçue à New York, au Canada et en Grande-Bretagne...

Le pouvoir que détient la grande métropole peut aussi se résumer par sa capacité à accumuler les capitaux et à donner des impulsions au système financier mondial. Les circuits financiers, fort complexes, s'organisent toujours à partir des *top executives* en centralisant la trésorerie des filiales. Certaines sont spécialisées dans la récolte des fonds et gèrent ces flux de capitaux. On distingue à travers le monde des filiales qui font du profit, d'autres sont déficitaires et certaines « jeunes » sont en train de s'organiser. Dans tous les cas, il y a centralisation des profits. La globalisation financière (la déréglementation des marchés, l'intégration des places boursières) a, paradoxalement, accentué la puissance des grandes places boursières de New York, de Tōkyō ou de Londres. À l'origine, c'est un économiste, Théodore Levitt, qui a, en 1983, utilisé le terme de *globalisation* pour expliquer le phénomène de convergence des marchés. La conséquence a été de renforcer le rôle des places directrices qui influencent immédiatement les autres Bourses. Cette contagion horizontale provient de la diffusion de l'information en temps réel. Il se crée ainsi une domination des *villes globales* qui disposent des plus importantes capitalisations boursières ([Figure 5.2](#)). C'est à l'intérieur des trois principaux pôles de la triade que se font les échanges de capitaux (plus de la moitié du total mondial).

La présence des Bourses, de renommée mondiale, n'est en fait que le reflet d'une puissance territoriale, économique, bien réelle et bien

concrète. La hiérarchie urbaine repose sur le nombre de fonctions de haut niveau possédées par une ville. Une cité de deuxième rang peut, par exemple, ne détenir que quelques



Sources : Financial Times (2001)

Figure 5.2

### Les chiffres d'affaires des FMN (2001)

activités de ce type. La caractéristique d'une ville globale repose sur la diversité de ces activités en précisant que celles-ci sont des structures de commandement et de recherches dans les technologies les plus avancées. Cette métropole mondialisée doit donc être séparée de la « ville internationalisée » qui n'est mondiale que dans quelques secteurs de production (M.A. Buisson, 1990).

### Le World Trade Center : un symbole

La tradition de construire des gratte-ciel est ancienne et remonte à 1848. Toutefois la destruction, le 11 septembre 2001, de ces célèbres tours surnommées les « *twins* » (les jumelles) correspond à une volonté d'atteindre un symbole de la puissance américaine. Plus de 400 sociétés

ou banques, appartenant à 25 pays logeaient dans ces tours de 415 et 417 mètres. Les terroristes, en réalisant leur odieux méfait voulaient s'attaquer à cette image de l'Amérique. Avec ses 110 étages le *WTC* était le pôle financier le plus important du monde. Construit à la fin des années 1960 et inauguré en 1973 et 1974, il s'agissait pour l'autorité portuaire de la ville de rééquilibrer l'emploi au sud de l'île de Manhattan qui manquait de bureaux. Après son succès, la prolifération des sociétés, on comptera 200 000 visiteurs par an et 45 000 personnes travaillant dans ces tours. Lié à des lignes de métro en sous-sol, à des centres commerciaux, le *WTC* était une véritable ville.

Les plans de reconstruction des bâtiments correspondent au désir de montrer la force de l'Amérique : dès 2003 on décide de réaliser un nouveau projet avec une flèche de 510641 mètres à l'emplacement des bâtiments détruits, lieux de mémoire et de souvenirs. Cette nouvelle réalisation, en définitive, donne raison à Salman Rushdie qui écrivait à propos de ces grandes tours : « On avait la sensation que ces tours seraient là jusqu'à la fin des temps ». ■

### *Une richesse humaine*

La métropole n'est pas simplement un espace de travail particulièrement actif. Elle possède une autre dimension ; c'est en effet sa richesse humaine qui constitue sa principale force. Paul Claval oppose deux familles d'interprétations qui séparent les différents auteurs. On peut en effet considérer la ville comme « une machine, ou un organisme dont il convient d'analyser le fonctionnement » ; une seconde approche préfère montrer la « dimension symbolique » et le « rôle de la cité comme centre cérémoniel ou comme lieu d'ostentation du pouvoir » (1999). La très grande métropole est en, effet, une organisation complexe qui repose sur un système social très riche. L'importance numérique de l'agglomération (phénomène quantitatif) ne suffit pas à faire une métropole. Celle-ci est essentiellement un lieu d'échange, non seulement économique, mais surtout culturel, artistique, scientifique. G. Wackerman (1995) évoque les travaux de deux auteurs, S. Conti et G. Spriano (1989), la « vraie métropole » posséderait trois caractères essentiels :

- la « *directionnalité* », c'est-à-dire le pouvoir et la décision ;
- la « *globalité* », la diversité des fonctions, compte tenu de l'importance de l'agglomération : autrement dit le contraire de la spécialisation ;
- la « *connectivité* », c'est-à-dire l'intégration des « composantes socio-économiques » de façon à « favoriser l'action fonctionnelle synergétique ».

Sans épiloguer sur un vocabulaire inutilement sophistiqué, il faut plutôt insister sur la spécificité de la grande métropole : cet espace urbain est caractérisé par une composante polygénique correspondant à une société très diversifiée et multiculturelle. Cette situation est à la fois source de performances et de graves conflits. « On vient aux grands centres pour avancer, pour triompher, pour s'élever, pour jouir, pour s'y consumer. (P. Valéry, 1927, *Regards sur le monde actuel*.)

En effet, la métropole devient un très vaste carrefour des diasporas. Depuis les temps les plus anciens, la ville est un carrefour, mais la mondialisation a accéléré ce mouvement migratoire. La diversité culturelle constitue un élément prépondérant. Si le phénomène n'est pas nouveau aux États-Unis (le fameux *melting pot*), il se généralise dans la plupart des grandes nations industrielles. Les diasporas sont, comme les FMN, « indépendantes du cadre étatique », et leur importance s'accroît avec la globalisation (G. Prevelakis, 1999).

On peut même dire que cette indépendance est spécifique et moins contrôlable par les gouvernements. Contrairement à ce que l'on affirme souvent l'uniformisation culturelle se heurte aux cultures locales. La métropole est une juxtaposition de groupes qui se côtoient, s'enrichissent mutuellement ou entrent en conflit (voir les émeutes multiethniques de Los Angeles, en 1992). Mais l'attraction exercée par les très grandes villes revêt deux aspects. Il s'agit d'une part d'immigrants venant des pays pauvres, essayant de pénétrer dans un territoire qui semble pouvoir apporter la sécurité et le travail. Plus de la moitié des Asiatiques vivant aux États-Unis sont sur la façade Pacifique et 75 % des Mexicains résident au Texas et en Californie. Entre 1970 et 1990, le nombre des Coréens passe de 70 000 à 800 000, et la grande majorité habite Los

Angeles ou le quartier du Queens à New York. Avec la misère qui est souvent le lot quotidien des habitants des grandes villes, il se produit une sélection spatiale qui caractérise la métropole.

D'autre part, il n'empêche que celle-ci, par la richesse de ses équipements, de ses services, par son image et sa réputation attire une autre catégorie d'immigrants définitifs ou provisoires : il s'agit du fameux *brain trust*. Le pourcentage d'étrangers travaillant dans la recherche scientifique aux États-Unis est d'environ 20 %. Les grandes universités de Berkeley, Stanford, Harvard, Yale, Princeton ou le MIT attirent les étudiants européens, africains ou asiatiques. La mondialisation permet ces transferts et les pôles les plus prestigieux coïncident le plus souvent avec les grandes villes. Il y a des raisons à la fois objectives et subjectives à ce succès. Les courants migratoires correspondent à d'anciennes traditions liées à l'histoire, à la langue, mais désormais au prestige d'une grande agglomération. P. Veltz a bien montré que la métropole réduit les risques de chômage dans un monde difficile, de plus en plus instable. Un marché du travail plus vaste permet des choix, des reconversions, éventuellement la biactivité comme aux États-Unis. Les grandes agglomérations qui accaparent les activités valorisantes sont bien connues. Le magazine *Fortune* analyse périodiquement les villes de la planète en classant les plus attractives. Ainsi Londres, Paris, Toronto ou Singapour, ont été remarquées pour leurs qualités jugées intéressantes pour recevoir le « business ». Paris, par exemple, aurait des atouts grâce à « sa situation centrale, ses infrastructures de transports et de télécommunications ». En réalité, la grande ville dispose surtout d'un *capital humain* très important et diversifié. Selon la Banque mondiale, on entend par cette expression, les ressources humaines, c'est-à-dire « la capacité productive des individus, appréhendés par les niveaux d'éducation et de nutrition ». Le lien éducation-productivité fait l'objet de débats entre les économistes et la corrélation n'est pas vraiment établie. Cependant, il faut dépasser cette définition étroite pour donner au terme une signification moins fonctionnelle. C'est la richesse globale fournie par l'accumulation des hommes qui donne à la métropole sa supériorité.

En définitive, ces mégalo­poles sont des lieux d'où « les informations, les marchandises, les hommes, les ordres [...] (y) affluent et (en) repartent » (F. Braudel). Deux exemples vont permettre de mesurer l'importance de ces gigantesques agglomérations.

### **Deux grandes concentrations mondiales**

Dans une analyse géographique des villes de pouvoir, il est difficile de ne pas évoquer des agglomérations comme New York ou Tōkyō qui font partie de mégalo­poles elles-mêmes intégrées dans un réseau régional de métropoles importantes. L'analyse qui suit privilégie toujours le niveau macrogéographique, c'est-à-dire le rôle mondial de ces villes. Tōkyō est – et restera – la plus grosse agglomération de la planète dans les années à venir. New York va « perdre » des places, concurrencée démographiquement par les villes des pays en développement, mais demeure le pôle le plus important de la nation la plus puissante du monde. Depuis les années 80, ces deux agglomérations sont devenues les centres moteurs (avec d'autres villes comme Londres) de l'économie mondiale. « Pourquoi des villes aux histoires si différentes ont-elles suivi une trajectoire similaire en termes d'évolution économique, d'organisation spatiale et de structure sociale ? » (S. Body-Gendrot, 1997.)

« La mégalo­polis » : un axe structurant de 1 000 kilomètres

Il est impossible de mesurer l'importance de New York sans replacer la métropole au sein de cet axe urbanisé, long comme la France, composé de sous-systèmes polarisants comme Boston ou Washington aux deux extrémités. Il faut en effet mesurer les pouvoirs de cette façade maritime qui demeure, malgré le développement de l'ouest et du sud, un *heartland* mondial.

La « Bosrich », qui s'étend sur 800 km, abrite plus de 70 millions d'habitants. À l'intérieur de cet ensemble, le « Grand New York », dépasse, en 2008, les 22 millions.



## *De Richmond à Boston : une coalescence de villes*

New York s'intègre dans un *système régional* qui s'étire depuis Richmond jusqu'à Boston et cette « grande rue » n'est qu'une partie du Nord-Est ! Il s'agit, en effet, d'un double interface : façade maritime atlantique à l'est, grands lacs à l'ouest. Cette « projection » de la colonisation européenne correspond à la région où se sont concentrés les immigrants venus d'Europe. La *mégapolis* est un « magnifique front de mer, sans rival au monde » (H. Baulig, *Géographie universelle*, 1936).

Les Appalaches vont demeurer longtemps une barrière. Boston, créée en 1630, est le symbole de l'indépendance des États-Unis ; New York, au débouché de l'Hudson et de l'East River, fut fondée en 1626 (et baptisée, par les Anglais, New York en 1664). Reliée par le canal Erié, en 1825, aux Grands Lacs, la ville devient le premier port de l'Amérique. Cette longue façade urbanisée est constituée par une suite de villes, la plupart des métropoles, qui forment un axe pratiquement continu depuis Providence-Boston au nord, New York-New Haven-Hartford-Philadelphie-Wilmington-Trenton, jusqu'à Baltimore-Washington. La capitale, dont l'emplacement fut choisi en 1788 par le Congrès, devient le siège du gouvernement fédéral en 1800. Cette localisation, légèrement à l'écart des villes importantes, comme Boston ou New York, correspond néanmoins à une logique de développement anisotropique ([Figure 5.3](#)).

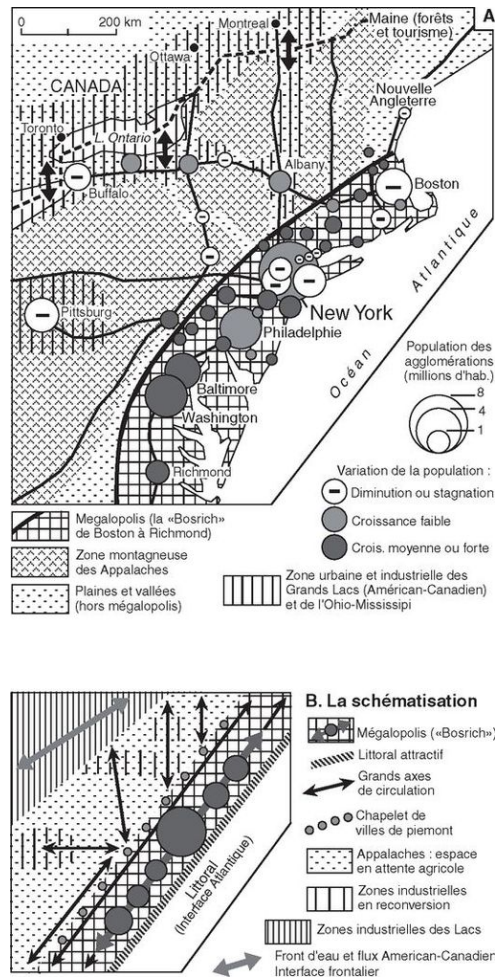
Bryan J. Berry a distingué (1970) dans la hiérarchie des villes américaines, quatre phases :

- dans la première étape, dite *mercantile*, ce sont les villes du nord-est atlantique qui se développent (New York ne sera plus peuplée que Boston, Philadelphie ou Baltimore qu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle) ;
- la deuxième phase, *industrielle* (à partir de 1840-1850) entraîne un développement des villes de l'intérieur, vers les fronts d'eau des lacs, vers Buffalo, Cleveland, Detroit ou Pittsburgh ; la place de New York voit sa position renforcée ;
- dans la troisième phase, après 1870, s'accroît l'opposition entre un « centre » (le rectangle Boston-Washington-Saint Louis-

Chicago) et une périphérie. La plupart des villes américaines de « premier ordre » ou de « second ordre » sont situées à l'intérieur de cette zone. On voit néanmoins émerger des centres périphériques qui s'affirment dans le Sud et en Californie ;

- la quatrième phase, après 1950, correspond à une « décentralisation » bien connue, avec le développement de la *Sunbelt*, la crise des industries du nord-est, la croissance de la façade Pacifique. La fortune du nord-est a été fondée sur un certain système industriel : dans les années 60, les deux tiers de l'industrie nationale s'y trouvent encore concentrés. Comme toutes les « vieilles » régions industrielles les crises de reconversion vont toucher le nord-est et la mégapole : vieillissement des structures, concurrence d'autres régions. En 1980, le recensement montre, pour la première fois, que la population du sud et de l'ouest est plus importante que celle du nord-est. Les sièges sociaux, dans les années 55-75, sont encore massivement localisés dans le nord-est et dans la mégapole, mais les villes du sud et de l'ouest sont en plein essor alors que le nord-est perd des sièges. Un axe de développement Californie-Texas-Los Angeles-Houston-Miami s'édifie. Depuis lors, la mégapole Atlantique est entrée dans une nouvelle étape post-industrielle, liée à la mondialisation et à la tertiarisation.

Boston, ville historique, berceau de la colonisation (*White anglo-saxon protestant*), a connu les crises mais a su s'adapter. Les *routes 128 et 495* symbolisent bien l'importance de la reconversion dans la haute technologie, d'un axe cernant la ville, traversant plus de 30 communes.



**Figure 5.3**

### **La mégalopolis américaine**

Le pouvoir et la puissance d'une ville ne sont plus liés seulement à l'importance numérique de sa population, mais à la nature des fonctions. Les activités du tertiaire, au plus haut niveau, se sont développées et la compétition permanente est devenue la règle. La perte de sièges sociaux – ou de fonctions – doit s'analyser en termes différents. À l'échelle de la région, la mobilité s'accroît : un véritable *desserrement* des emplois tertiaires qualifiés se produit. La Californie, la *Sunbelt* sont devenues des régions puissantes en recevant des sièges sociaux importants. Pourtant, même dans la *Silicon Valley*, les coûts de production sont plus élevés : d'autres régions dynamiques lui font concurrence comme San Diego au sud de la Californie ou Houston au Texas. Les lieux agréables sont recherchés par les cadres de haut niveau qui préfèrent la *Sunbelt* à Cleveland ou à Pittsburgh.

Il n'en reste pas moins que le nord-est détient encore la moitié des 500 plus grandes firmes du pays. Ce n'est d'ailleurs pas uniquement le nombre de sièges de sociétés qui indique la puissance d'une métropole : il y a, non seulement la taille et le chiffre d'affaires, son dynamisme, mais aussi son image et sa popularité auprès du public. Le plus souvent, les FMN les plus célèbres ont leur siège dans de grandes villes, sinon dans le CBD, tout au moins dans l'agglomération. Par exemple, *Johnson & Johnson*, un géant mondial de produits pharmaceutiques et d'hygiène, très populaire aux États-Unis, a son siège à New Brunswick, dans le New Jersey, au sud-ouest de New York. Le chiffre d'affaires, lui-même, ne suffit pas à créer la notoriété : celle-ci ne coïncide pas non plus avec l'importance de la production et de la consommation. Un sondage effectué, en 1999, par le *Wall Street Journal*, prouve que les consommateurs américains ne préfèrent pas obligatoirement les produits qu'ils consomment le plus. *Exxon*, qui a quitté le nord-est, a une très mauvaise image, dix années après la marée noire de l'*Exxon Valdez*...

Quoi qu'il en soit, globalement, la façade orientale des États-Unis demeure la région vitale du pays. Washington, capitale politique, est le siège du FMI, de la Banque mondiale, de la BID (Banque interaméricaine de développement) ou de l'OAN (Organisation des États américains). Au total, en additionnant uniquement la population des cinq villes les plus importantes de la mégalopole (Boston, New York, Philadelphie, Baltimore, Washington), on atteint plus de 40 millions d'habitants. (Il s'agit d'une valeur très restrictive : UNSD, *Demographic Yearbook cities*, 1994, qui oppose l'*urban agglomeration* à la *city proper*.) Par ailleurs, tout un chapelet de villes comme Providence, Hartford ou Norfolk dépassent un million d'habitants. Toutefois, c'est New York, avec une agglomération de 20 millions d'habitants qui domine la région.

L'analyse suivante va surtout privilégier l'évolution des fonctions primatiales et la concentration remarquable du pouvoir économique, des activités culturelles sans compter le rôle politique international, de l'agglomération new-yorkaise.

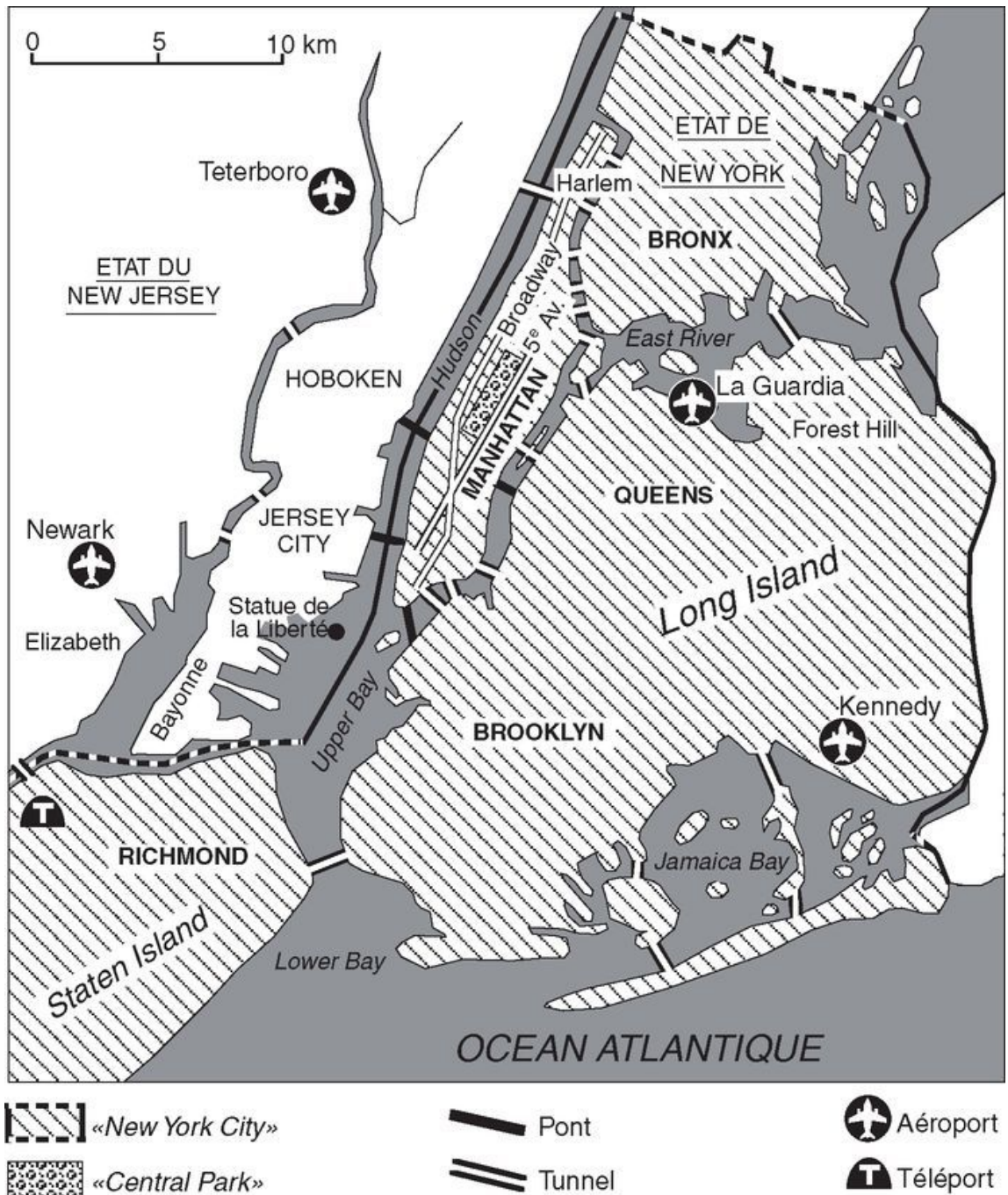
*Manhattan : un symbole*

La cité proprement dite de New York avait, au milieu des années 90, un peu moins de 8 millions d'habitants. Quels que soient les découpages employés, l'agglomération, c'est-à-dire l'espace urbanisé continu, est très vaste. Ces dimensions ont toujours frappé les observateurs. La ville, elle-même, est composée de cinq districts : Manhattan, Brooklyn et Queens dans Long Island, Staten Island et le Bronx. On observe qu'à l'exception du Bronx ces *boroughs* sont localisés sur des îles. Manhattan, longue bande de roches archéennes et primaires métamorphiques, est le centre de l'agglomération ([Figures 5.4A](#) et B).

Le CBD le plus célèbre du monde est donc localisé, comme à Hong-Kong, sur une île. La fortune de New York a été fondée, en grande partie, sur ce port. À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, le commerce et la banque constituaient les deux fonctions principales. Les activités tertiaires y sont très anciennes : compagnies d'assurances maritimes, sociétés de chemin de fer, banques viennent s'installer dès le début du XIX<sup>e</sup> siècle. La croissance de Manhattan s'est opérée depuis la ville basse (*Downtown*), vers Broadway et la ville moyenne (*Midtown*). Comme l'écrivait H. Baulig : « Sur moins d'un kilomètre carré se groupent la douane, la Trésorerie, la Bourse, les grandes banques et les Compagnies d'assurances, les sièges des grandes sociétés par actions. » (*Géographie Universelle*, Armand Colin, 1936.) Aujourd'hui, le *Down Town* avec Wall Street conservent toujours des banques prestigieuses : la Bourse y est établie avec la *Federal Reserve Bank*, la *Chase Manhattan* ou la *First National*.

Au XX<sup>e</sup> siècle, la *Midtown* attire des services variés, compte tenu de la congestion du sud de l'île. Des services de l'État, des syndicats ou des bureaux d'études, s'installent dans ce deuxième CBD où l'on trouve surtout des sièges de banques, des commerces de haut niveau, des foyers culturels (Musée d'art moderne, Madison Square Garden). *Midtown* est également un pôle de communication : éditeurs, grande presse, chaînes de télévision (NBS, CBS...). Le *Rockefeller Center* est au cœur de *Midtown* : l'ouverture en octobre 1999 de la plus vaste parfumerie du monde, sur trois niveaux (LVMH) s'ouvrant directement sur la 5<sup>e</sup> Avenue, caractérise bien cette sélection des activités.

Comme dans toutes les grandes métropoles, la question d'un desserrement des emplois tertiaires de haut niveau s'est posée. Peter Hall, en 1966, pouvait encore, à juste titre, écrire, à propos des cadres supérieurs, soumis à des contraintes liées à la décision, que l'on ne peut pas « songer à transférer ailleurs les fonctions des cadres » et que « Manhattan n'est pas près de perdre son importance en tant que centre d'emplois de bureau ». Pourtant la décentralisation – partielle – de la décision est inévitable. Depuis les années 70, New York, globalement, a perdu des emplois (3 % par an depuis 1990). Entre 1953 et 1992, la disparition des métiers industriels s'élève à 700 000, mais le tertiaire a gagné 550 000 postes uniquement pour New York City. Ainsi, cette « hémorragie



**Figure 5.4**

***A New York : « New York City »***

» est très sélective ; les métiers du tertiaire supérieur demeurent dans le grand New York, avec une très fine sélection des fonctions qui demeurent dans le centre (informatique, publicité, cabinets juridiques...). Par ailleurs, une cité comme New York abrite des organismes mondiaux qui traduisent son pouvoir : siège de l'ONU, de l'UNICEF (Fondation des

Nations unies pour le secours d'urgence à l'enfance), l'UNITAR (formation et recherche), etc.

Ainsi le CBD conserve sa puissance même si la crise, très générale dans les grandes métropoles, a été particulièrement forte à New York. On a assisté au départ de la *Middle Class* vers les banlieues (Connecticut, New Jersey), au

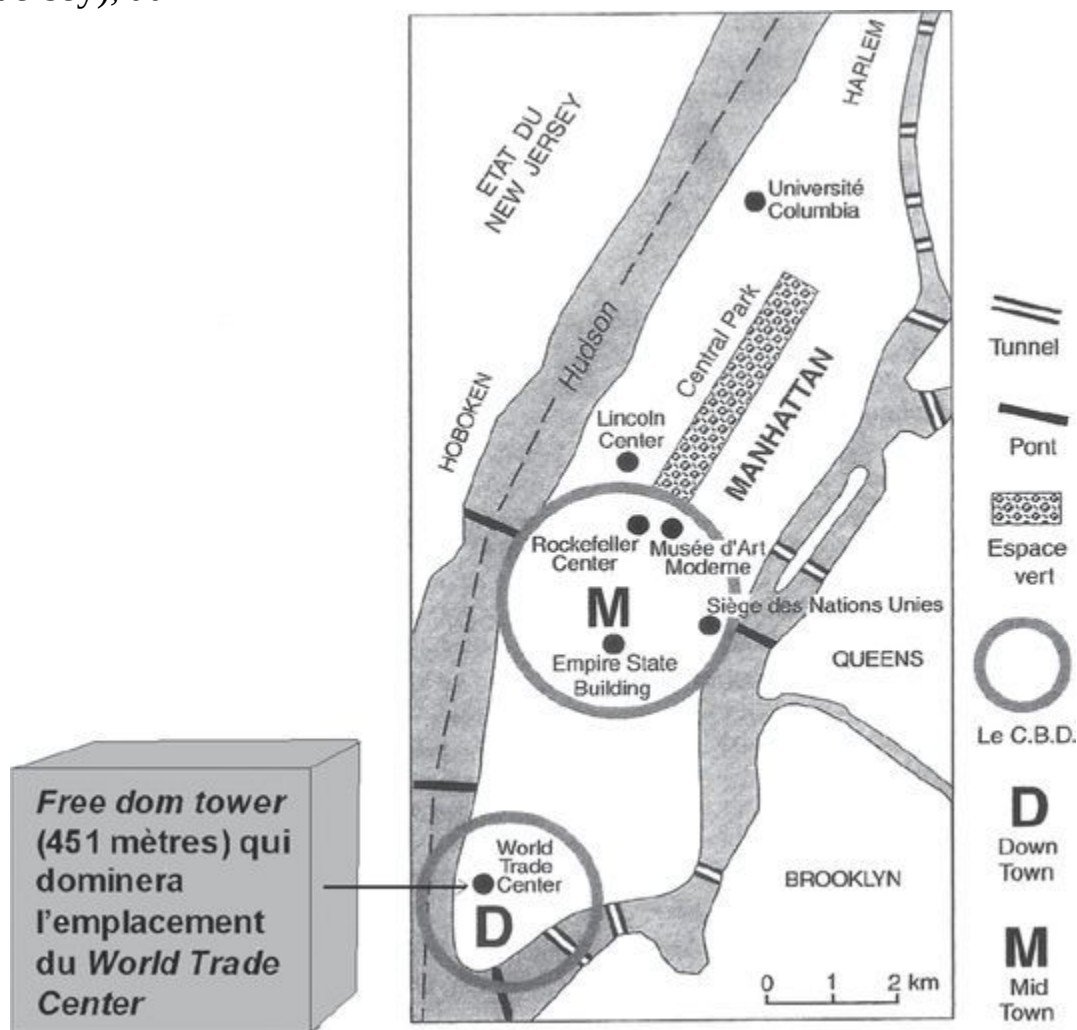


Figure 5.4

### B New York : Manhattan

renforcement du phénomène de ghetto, à l'accentuation des embouteillages ou de l'insécurité. Pourtant, parallèlement à l'exode des cols blancs, une restauration des centres s'est amorcée.

Il faut à présent comparer cette fameuse « mégalopolis » à la plus grande concentration urbaine de la planète : l'axe Osaka-Kobé-Tōkyō.



Au-delà d'une ressemblance apparente la deuxième mégalopole, n'est-elle pas profondément différente ? Il s'agit de la plus importante concentration urbaine du monde, mais sa nature correspond à une civilisation très ancienne : les faits culturels sont prépondérants.

Le « dilemme province-Tōkyō »

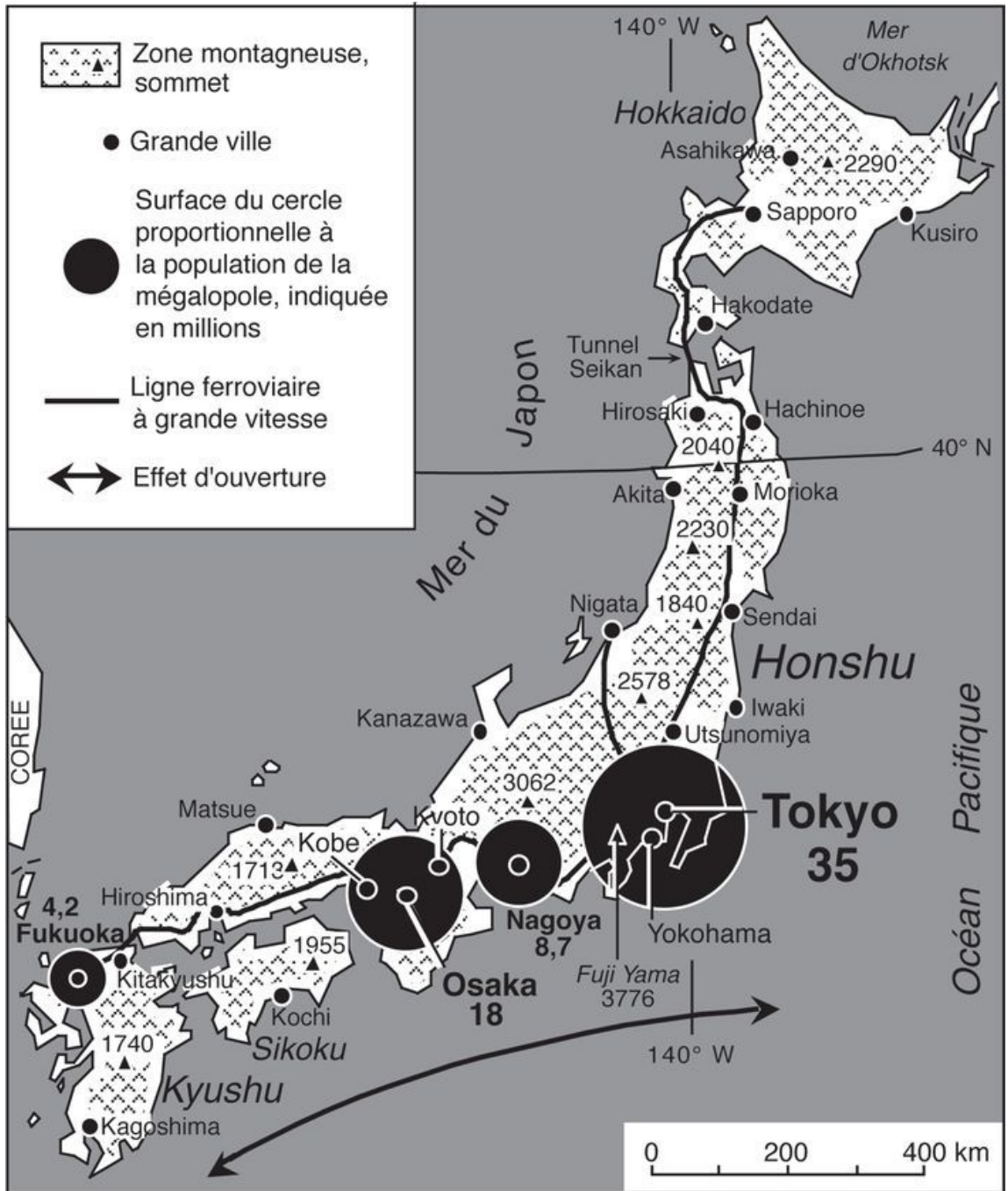
A. Berque résume ainsi le déséquilibre entre des provinces dépeuplées et la concentration urbaine exceptionnelle qui correspond à un schéma de développement anisotropique. Celui-ci est constitué par un système hiérarchisé de villes sur près de 1 200 km, depuis le nord de Kyūshū jusqu'à Tōkyō, longeant ainsi l'océan Pacifique. La densité de la population est considérable (333 hab./km<sup>2</sup>), surtout si l'on examine la concentration de celle-ci : cette population, essentiellement urbaine (près de 80 %) est très inégalement répartie. Près des deux tiers de la population résident sur 3 % du territoire surtout dans le Kinki et le Kantō.

*Entre Kyūshū et Tōkyō : 85 % de la population*

Le Japon est une nation de vieilles traditions urbaines, mais les centres de décision ont émigré, à plusieurs reprises, en partant du Kinki pour se fixer à Tōkyō, dans le Kantō. Kyōyo fut, pendant un siècle, la capitale jusqu'à la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle. La capitale actuelle sera surnommée le « Tōkyō de l'Est » car le Kinki espère le retour de l'empereur qui n'est, dans le Kantō, du moins le croit-on, que provisoirement. Osaka sera la capitale économique jusqu'aux années 1930 et Kobé est une grande ville portuaire dès le IX<sup>e</sup> siècle. En revanche, Yokohama n'est, vers 1850, qu'une simple bourgade qui atteint 170 000 habitants dès 1900. La révolution industrielle du XIX<sup>e</sup> siècle et la croissance rapide des années 1960-1970 accentuent l'urbanisation, affermissent la domination de Tōkyō, tout en laissant aux grandes villes historiques du sud des regrets de la grandeur passée. Toutefois, A. Berque constate que la province manque surtout d'images symboliques et « d'infrastructures douces » fondées sur une « production axiologique ».

Quoi qu'il en soit, on peut ordonner l'axe urbanisé autour des trois principales villes du pays : Osaka, Nagoya, Tōkyō-Yokohama ([Figure 5.5](#)). Ainsi de la région du Kinki (Osaka-Kyōtō) au Kantō (grande plaine de Tōkyō), une conurbation de près de 500 km abrite près de 48 % de la population japonaise. Jusqu'aux années 50, Tōkyō, Osaka et Nagoya forment des systèmes urbains nettement séparés par des zones rurales. C'est au cours des années 1960 que le rattachement se produit progressivement. Les plaines, très rares au Japon, une économie tournée vers la mer et le Pacifique, expliquent une partie de cette concentration. En réalité, les trois quarts du pays sont constitués par des montagnes ; toutefois, c'est la représentation mentale des reliefs qui expliquent l'entassement des hommes dans les plaines : la population aurait très bien pu exploiter les pentes. Or celles-ci ont été longtemps considérées comme un monde « étrange et dangereux », domaine des esprits.

D'autre part, les centres de gravité se déplacent en fonction des conditions géopolitiques : Nara, puis Heian (qui devient Kyōtō), sera capitale durant dix siècles et Edo (Tōkyō) lui succédera. Néanmoins la façade occidentale sera toujours un centre de commandement justifié par la vitalité économique des villes : dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, *Osaka* est une cité commerçante et l'industrie se propage au long des rivages. En revanche, *Nagoya* se développera plus tardivement profitant de sa situation sur l'axe Tōkyō-Osaka. Aujourd'hui, la conurbation tripolaire Kobé-Kyōtō-Osaka dépasse les 18 millions d'habitants et cette dernière ville est le deuxième centre économique du Japon. Cité marchande (c'est la ville de la famille Mitsui), détruite pendant la guerre, en 1945 elle deviendra un important centre industriel. La ville fut, jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, un foyer majeur de développement économique. La crise touchera la métallurgie, la chimie et le textile après les années de forte croissance (1955-1975), mais durant celles-ci, Nagoya ou Osaka se développent



diversité de ses fonctions et d'une image positive, fruit d'une longue histoire.

Pourtant, la *hiérarchie urbaine* japonaise a rapidement évolué : entre 1950 et 1995, les villes de taille « moyenne » (de 100 000 à 500 000 habitants) ont augmenté de 223 %. En 1950, on ne comptait que 56 villes de 100 000 à 300 000 habitants. En 1995, le nombre est passé à 149 soit près de 70 % du total. La proportion de Japonais vivant dans des agglomérations de plus de 100 000 habitants ne cesse pas d'augmenter. Le fait est très général dans tous les pays industriels : l'originalité du modèle japonais réside davantage dans la polarisation du système urbain par l'agglomération de Tōkyō.

De très faibles distances séparent les métropoles, et la proximité de Tōkyō est un facteur limitant la zone d'influence des autres grandes villes. Yokohama est pratiquement soudée à la capitale et Nagoya, par train rapide, elle est à une heure et demie de Tōkyō. Même Osaka, plus éloignée, ne peut rivaliser avec l'agglomération du Kantō qui concentre depuis longtemps les fonctions de décision et les symboles du pouvoir.

### *Tōkyō, image de la centralisation*

En 1990, Tōkyō est la plus grande agglomération urbaine du monde : elle le sera encore en 2015-2020. Quels que soient les procédés de comptage et la fixation des limites, l'étendue de l'espace bâti est considérable. On peut distinguer trois types d'évaluation :

- la ville proprement dite (592 km<sup>2</sup>) correspondant à 23 arrondissements, localisés sur la partie littorale du Kantō, possède près de 9 millions d'habitants ;
- la préfecture occupe 2 166 km<sup>2</sup> avec 12 millions d'habitants : le paysage est totalement urbanisé ;
- l'aire métropolitaine, encore plus étendue, comprend 4 préfectures : celle de Tōkyō, de Chiba, de Kanagawa, de Saitama. L'ensemble dépasse 13 000 km<sup>2</sup> et abrite environ 30 millions de personnes.

Il est possible de discuter les « contours » de l'agglomération : le problème est classique pour toutes les métropoles. Comme le rappelait Peter Hall les « limites de Tōkyō ne sont guère plus précises que celles des autres capitales » (*Les villes mondiales*, 1966). Les Japonais ont également envisagé une « ville des planificateurs » en fonction des aménagements d'avenir. Pour l'instant, le problème principal réside dans l'analyse des pouvoirs de la capitale. Il faut souligner la supériorité de Tōkyō : la concentration des industries, des professions commerciales, des fonctions de commandement produit une part importante du PNB. Toutefois, l'agglomération est aussi la capitale, organisée autour du palais impérial. Les fonctions de direction (60 % des sièges sociaux), près de la moitié de la presse écrite, l'essentiel de la production de livres, expliquent le vieil adage : « Il n'est d'information vive qu'à Tōkyō. » Ces fonctions directrices ne suffisent pas à expliquer cette force d'attraction : il existe toute une *mythologie* où se mêlent l'image et la réalité et qui symbolise le « paradigme d'une nouvelle urbanité » (A. Berque, 1989).

En effet, les modèles mathématiques ne peuvent pas évaluer la part de l'attraction culturelle, voire religieuse d'une ville. Tōkyō, capitale d'un empire, résidence des empereurs, occupe une place à part dans les traditions japonaises. L'administration impériale, très redoutée a toujours été au centre d'une hiérarchie très centralisée, avec les préfectures pour représenter le pouvoir. Les départements, créés en 1890 sur le schéma français, ont d'abord eu des préfets comme représentants de l'État. Après la guerre, ils furent remplacés par des gouverneurs élus qui vont inspirer la méfiance des gouvernements. Les pouvoirs politiques ont toujours été proches des milieux d'affaires : on connaît la trilogie État-Banques-Entreprises formant un système complexe, opaque, à l'origine de nombreux scandales financiers. Les collectivités locales, à la différence de la France, ne disposent pas des compétences accaparées par l'État.

La *city* de Tōkyō a donc été le reflet d'un système centralisateur ([Figures 5.6A](#), B et C). Les sièges sociaux de la *City Bank* par exemple, se situent pour la moitié dans un rayon d'environ un kilomètre autour de la gare principale de Tōkyō, à proximité du palais impérial ; les banques étrangères se rassemblent dans un espace de 300 m sur 1 km, entre ce

palais et la voie de chemin de fer dans le quartier de Chiyoda. Une partie de celui-ci avait été

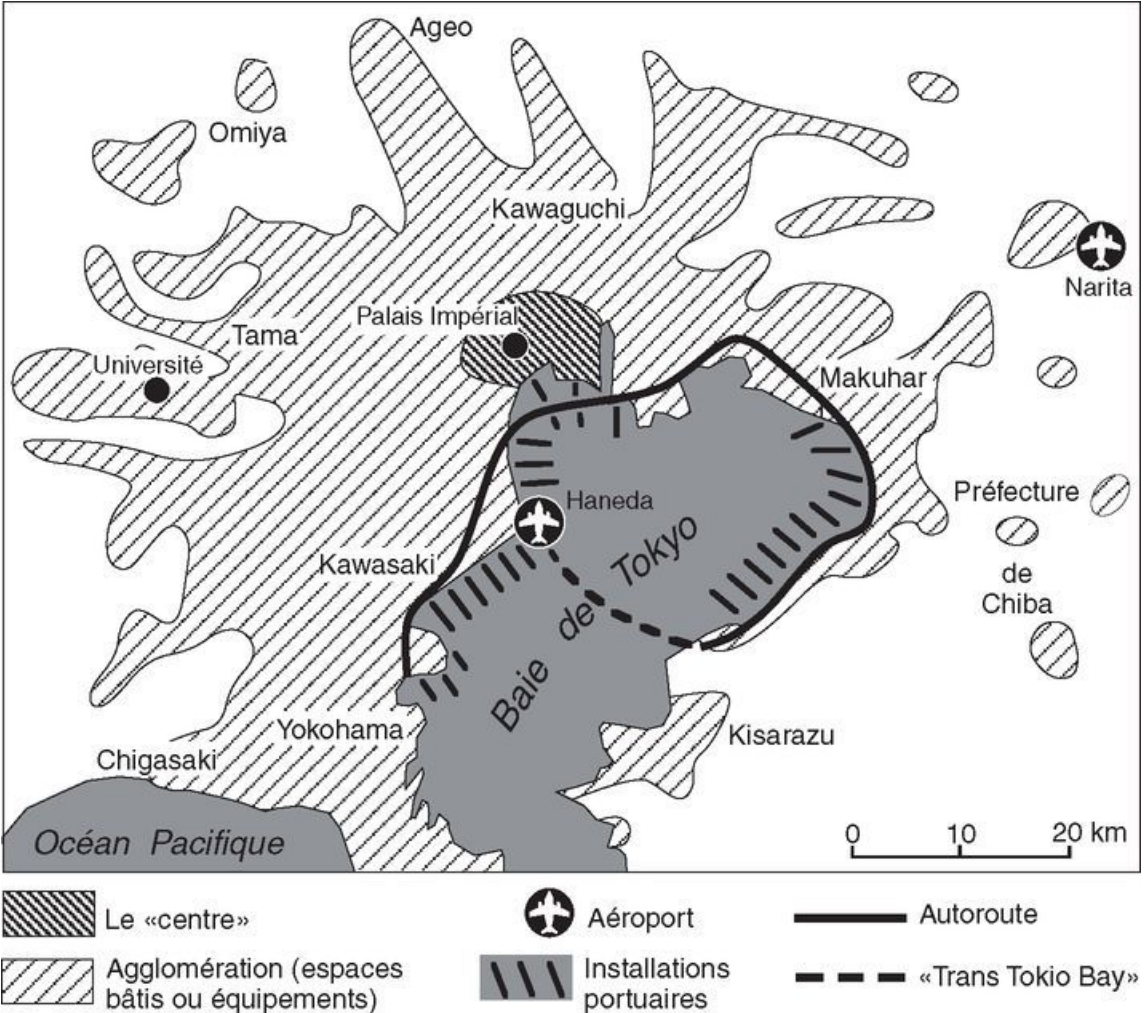


Figure 5.6

A Tōkyō : l'agglomération

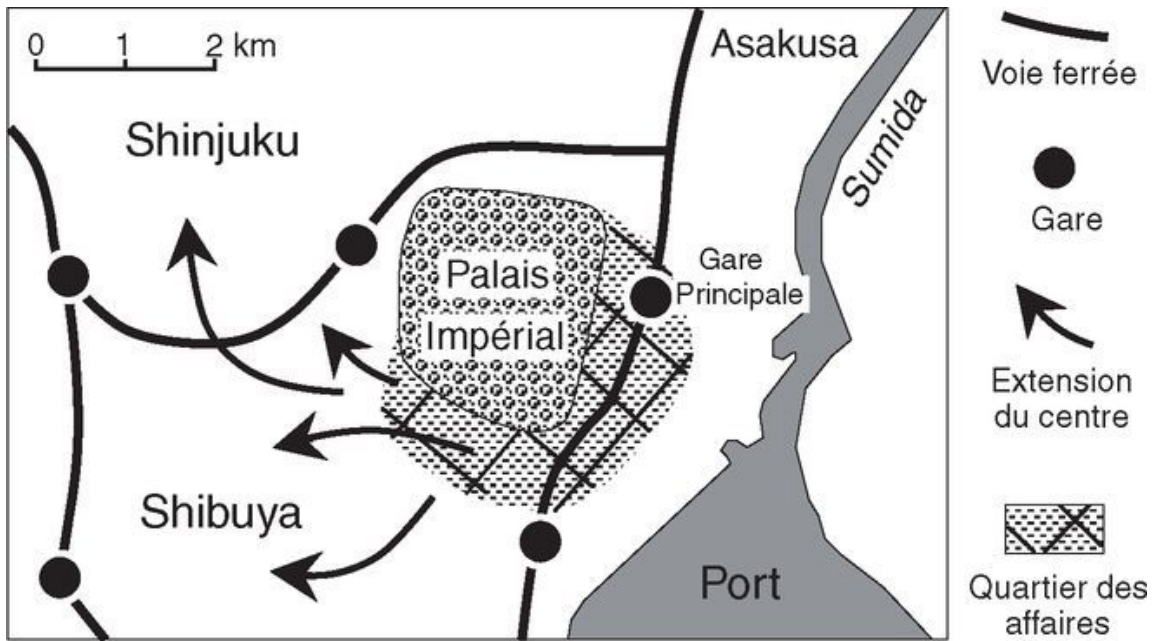


Figure 5.6

*B Tōkyō : le centre*

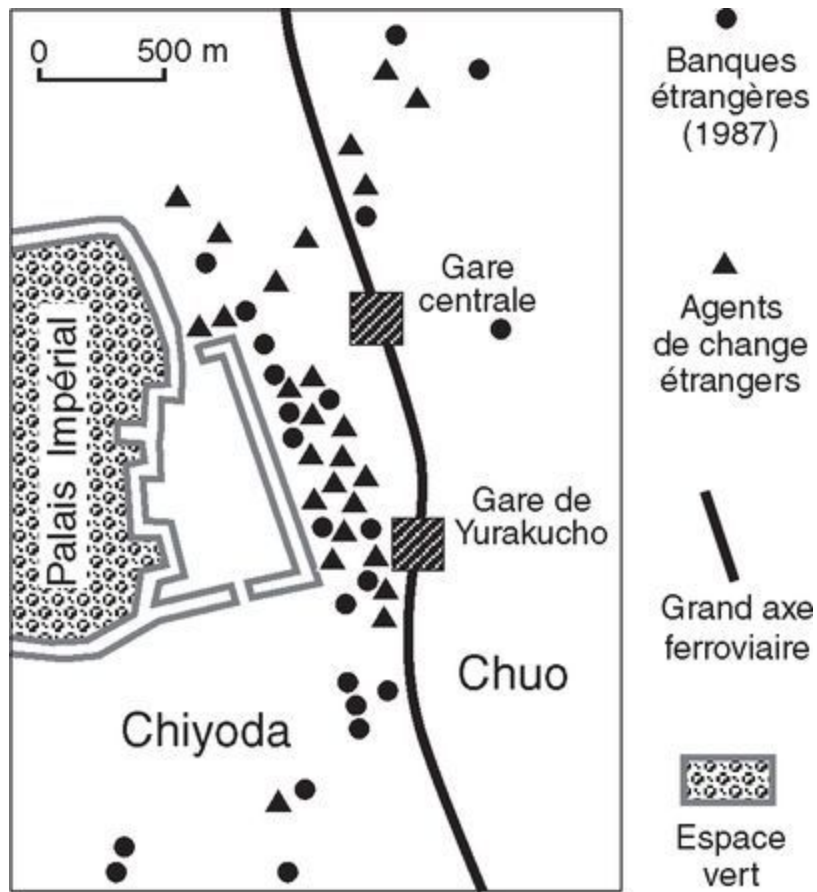


Figure 5.6

### ***C Tōkyō : « la City »***

vendue par le gouvernement en 1890, à la firme Mitsubishi qui édifia des immeubles. Traditionnellement, Tōkyō est un foyer récepteur de capitaux placés dans le centre de la ville : Nobuo Takahashi constate que « l'espace des prêts est concentré dans l'aire du cœur urbain, tandis que l'espace des dépôts s'observe dans des espaces suburbains formant une zone circulaire » (1991).

Toutefois le prix des terrains, la congestion du centre ont provoqué une légère décentralisation des institutions financières vers Skebukuro, Shinjuku et Shibuya à l'ouest. Ces fonctions doivent d'ailleurs se regrouper au sein d'un centre international, en bordure de mer, compte tenu de l'accroissement du personnel et des besoins en équipements. Les fonctions financières d'un niveau mondial ( Tōkyō possède la deuxième capitalisation boursière de la planète) sont à la mesure de l'importance de cette énorme agglomération. La congestion qui en résulte, permet de comprendre les tentatives de décentralisation régionale et la réforme des collectivités locales.

Ces questions sont devenues un problème fondamental objet de vives discussions. La concentration a surtout débuté dans les années 1930, elle est devenue très forte durant la croissance économique rapide, entre 1955 et 1975. On a beaucoup parlé, au Japon, entre 1975 et 1985 « d'ère de la province », afin de rééquilibrer le territoire (1989). Un timide mouvement de déconcentration s'est amorcé : Osaka et Nagoya retrouvent un dynamisme démographique et Tōkyō a perdu des habitants. Pourtant dès les années 1980, la concentration reprend de la vigueur : à la fin de la décennie, elle est plus forte que jamais. Il y avait selon Nobufumi Kawasaki trois types de solutions pour « décongestionner Tōkyō » (1995) :

- soit transférer la capitale en dehors de la région de Tōkyō en dissociant pouvoir politique et milieu des affaires ;
- soit délocaliser les emplois publics (ce qui s'est révélé difficile...);
- soit transférer des compétences de l'État vers les collectivités locales en partageant les ressources financières. En 1995 le



gouvernement crée une commission qui présente, en 1996, un rapport sur cette question.

Aussi, on instaure un *statut spécial* pour les municipalités de plus de 300 000 habitants (qui ont une surface de plus de 100 km<sup>2</sup>). Celles-ci vont posséder des attributions jusque-là réservées aux préfectures (comme l'urbanisme et l'aménagement). Douze villes bénéficient de ce statut, soit 16 % de la population. Parmi les plus importantes, on peut citer Yokohama, Osaka, Nagoya, Sapporo (à Hokkaïdo), Kyōtō et Kobé.

L'importance de ces mégapoles japonaises souligne la concentration des citadins dans quelques villes. L'aire urbaine de Tokyo rassemble plus du quart de la population du pays et Osaka-Kyoto-Kobe, 14 %. Si on ajoute Nagoya le total de ces aires urbaines atteint 47 % de la population. En effet la migration vers les villes importantes est continue. À Tokyo la population s'est accrue de 91 000 personnes entre 2002 et 2003. D'après un rapport de mars 2003, établi sur les migrations intérieures par le Ministère de l'Intérieur, le centre de la ville se repeuple. De nombreux facteurs jouent en faveur de la grande cité. Les constructions édifiées dans le cadre de l'aménagement attirent les Japonais. Les prix ayant baissé, les ventes dans les quartiers d'affaires de Ginza et de Nihonbashi sont en progression rapide. L'offre d'appartements est importante et les équipements, les possibilités de travail du centre ville attirent. Selon l'Institut national de recherche sur la population, le pourcentage de la population de Tokyo devrait atteindre 28 % en 2020 et une telle concentration pose de redoutables problèmes : sécurité, transport, coût des services publics, embouteillages. Ce phénomène, que l'on retrouve à Londres ou New-York s'accompagne d'une désertification de certaines régions. Le fameux discours sur « l'urbain généralisé » et l'urbanisation diffuse méconnaît une réalité essentielle de la mondialisation : la « naissance d'espaces vides ». Sans donner aux statistiques une importance excessive, quelques informations donnent la mesure du déséquilibre spatial japonais en précisant que c'est le cas le plus fréquent dans le monde : ainsi 67 % des terres de ces îles sont recouvertes de forêts et les 3/4 des espaces du pays sont presque vides. Autrement dit plus de 50 % de la population japonaise vit sur moins de 3 % du territoire. Le

dépeuplement touche ainsi Hokkaido, le Nord de Honshu et les façades occidentales. Dans ces conditions l'analyse de l'urbanisation est directement liée aux études régionales. Autrement dit, du centre à la périphérie déserte, toute une série de transitions existent.

# TROISIÈME PARTIE

## Des centres aux périphéries

## Chapitre 6

### Le quartier : le lieu charismatique de la rencontre

LA GÉOGRAPHIS attache la plus grande importance à la notion de lieu. Toutefois comment classer les types d'urbanisation dans un monde fracturé qui se traduit par la mobilité des habitants qui travaillent loin de leur résidence et font leurs courses dans une autre municipalité. Que penser de ces îlots urbains isolés dans la campagne ?

Il est donc indispensable de recentrer l'analyse sur l'habitat lui-même, autrement dit partir de l'espace quotidien de vie, du logement, de la « coquille » de l'homme. *Ce sens du lieu* correspond à la représentation de l'espace familier, environnant. Le quartier symbolise la proximité, le domaine familier de la rencontre. Dans la ville le citoyen recherche le contact, la relation agréable et la familiarité avec le lieu : encore faut-il que cela soit possible après des décennies d'erreurs architecturales et sociales. « Le citoyen qui passe ses journées dans une apparente grisaille paysagère a perdu parfois conscience de sa valeur. Ce n'est que par moments [...] qu'il élira au rang de paysage cette rue, ce quartier qu'il a si souvent traversé les yeux fermés. » (A.S. Bailly, 1991). Chaque individu a besoin d'un espace où il ait le sentiment de dominer et qui corresponde à son identité. Paul Valéry écrivait déjà à propos de la ville : « Plus elle est vaste, plus elle est diverse. » On peut aborder l'analyse d'un quartier de plusieurs manières : d'une part, il faut le définir en employant des critères objectifs, économiques ou sociaux par exemple ; d'autre part, on peut aussi (et c'est même indispensable) considérer la subjectivité des habitants qui possèdent leur propre représentation de l'espace : celle-ci ne ressemble guère aux savants articles des spécialistes.

Il est donc difficile d'expliquer la diversité des espaces intra-urbains. Peut-on trouver un ordre dans la disposition des quartiers ? Comment démontrer l'homogénéité d'espaces contigus ? C'est au lecteur de choisir en se posant la question : « Qui fournit l'explication la plus cohérente, la plus pratique ? » (A. Bailly, H. Beguin, 1995.) Deux sources de conflits opposent les chercheurs : la première est épistémologique, mais le plus souvent idéologique, voire politique, la seconde, plus concrète, est technique ; quels sont les outils qu'il faut utiliser ?

### **Le quartier, héritier du village**

La ville n'échappe pas à la règle générale de l'espace géographique : celui-ci est fait de *discontinuités* et de ruptures, de lignes de contact parfois brutales souvent floues et difficiles à discerner. Ce morcellement est généralement le fait des hommes qui projettent sur l'espace leur diversité, leurs inégalités. Toutefois, de nombreuses approches sont possibles. Les sciences humaines peuvent aborder l'étude urbaine avec des méthodes opposées qui reflètent souvent le dogmatisme et les contradictions des diverses « écoles ». On peut considérer la ville comme une hiérarchie de systèmes imbriqués les uns dans les autres, fonctionnant plus ou moins en synergie. On peut aussi accuser les modes de production, les rapports de classes d'être à l'origine des ghettos et des inégalités sociospatiales. Une autre attitude, plus optimiste, consiste à voir dans cette mosaïque une organisation qui favorise les échanges, les rencontres et la production en maximisant l'interaction sociale. Le quartier n'est-il pas l'héritier du village ? De l'appartement à la maison, du bloc à l'îlot, on retrouve cette imbrication des systèmes spatiaux dont les fonctions se complètent : le niveau du quartier constitue un échelon essentiel. Encore faut-il prouver l'unité d'un tel espace ; quels critères peut-on retenir : fonctionnels, sociaux, culturels ?

Pouvoir choisir ou être exclu

L'extension rapide des surfaces urbanisées, l'étalement des villes, si souvent dénoncé, ne renforcent-ils pas le morcellement de

l'agglomération ? Face à la rapidité des transformations, à l'extension périurbaine que deviennent les quartiers, existent-ils encore ? En revanche, la mondialisation n'a-t-elle pas accentué ce besoin naturel des hommes de se situer et de s'attacher à un lieu ?

### *Les pièges du dogmatisme*

Il est impossible d'analyser le quartier sans le replacer dans les discussions qui ont opposé – et qui opposent – les spécialistes de la ville. Quelques exemples suffiront à montrer la gravité de ces débats. En effet, toute une série de travaux, d'inspiration marxiste, très préoccupés par les contradictions de la société capitaliste, ont voulu montrer que la ségrégation résultait de l'affrontement de « classes » avec des rapports de domination. L'organisation néocapitaliste engendrerait une division spatiale calquée sur la division du travail fordiste. On peut, par exemple, considérer un monument comme le symbole de la répression, du pouvoir de l'État ou d'une église... De même, la rue obéirait à une « logique de la marchandise », véritable « colonisation » de l'espace urbain par le capital. Les concepts « marxistes » mettent l'accent sur la méthode dialectique et trouvent aisément des exemples de ségrégation dans les villes. Toutefois l'espace n'est pas un sujet important dans cette approche ; la distance joue un rôle mineur. Il en est d'ailleurs de même avec la sociologie ; pendant longtemps la plupart des auteurs n'intègrent pas l'espace dans leurs théories. Les économistes ne vont que très tardivement devenir « spatiaux » : encore faut-il préciser qu'il s'agit de courants minoritaires. Quoi qu'il en soit, la lutte des classes, la division des tâches a été à l'origine de nombreuses explications des oppositions sociospatiales. Une *géographie sociale*, très riche, s'est plus ou moins inspirée de ces principes, et l'étude des classes est au centre de la division des territoires. L'urbanisation, dans cette optique, opère une très fine sélection et « l'homme n'est plus qu'une parcelle de matière en mouvement » (Halbwachs, Armand Colin, 1946). La ségrégation s'opère par la spécialisation des quartiers en fonction du type de production. Dès 1927, P. George montre l'intérêt de cette géographie sociale et utilise, par la suite, la notion de lutte des classes. Dans une

introduction intitulée *les banlieues : une forme moderne de développement urbain*, l'auteur pense que cette lutte des classes est au cœur du système ; ainsi « pour éloigner l'ouvrier des quartiers bourgeois, la classe dirigeante a été amenée à pratiquer une politique urbaine nouvelle » (*Études sur la banlieue de Paris*, Armand Colin, 1950). Beaucoup plus tard, A. Reynaud évoquera la notion de conflits sociaux en remarquant « que ce sont toujours les opprimés » qui protestent et les « oppresseurs qui refusent de reconnaître [...] l'existence des classes sociales » (*Travaux de l'Institut de géographie de Reims*, n° 38).

Pour des générations de chercheurs, la pratique du « langage des classes » devient habituelle dans la géographie française. La ville, lieu de l'interculturalité, des divisions pluriethniques ou multiethniques, est devenue souvent un lieu de crises et d'affrontement. Les villes américaines ont toujours constitué un terrain d'étude privilégié, dès les années 20. La ségrégation, très forte, entre population blanche et de couleur, entre population italienne et irlandaise, a suscité de nombreux travaux. Mike Davis, en 1996, décrit les quartiers riches de Los Angeles, édifiés à la périphérie, construits comme des « forteresses » avec vigiles pour permettre aux habitants d'être en sécurité. R. Lopez évoque 4 millions d'Américains habitant dans ces univers clos et privés, pratiquement autonomes (« Un nouvel apartheid social. Hautes murailles pour villes de riches », *Le Monde diplomatique*, 1996).

La *géographie radicale* reprend les thèmes de la lutte de classe et de l'appropriation de l'espace par les catégories favorisées. Les processus sociaux s'expliquent par le concept de *domination* : certains groupes détenant l'argent et le pouvoir, exercent une influence décisive sur l'organisation de l'espace. La ségrégation sociospatiale proviendrait donc de cette domination et de cette relation complexe entre espace et pouvoir. Le terme a donc un sens bien particulier : il n'est plus neutre. En écologie urbaine, il caractérise un groupe social qui en remplace un autre, mais le phyto-écologue préfère le terme de *dominance* : une espèce dominante est tout simplement celle qui est la plus fréquente... Il faut donc l'employer en toute connaissance de cause avec sa « charge » politique et émotionnelle.

Il est donc hors de propos d'entrer dans le détail des rapports complexes entre la géographie et le marxisme : il faut simplement signaler l'importance de ce courant « révolutionnaire » très important aux États-Unis dès les années 70 avec W. Bunge et D. Harvey qui soulignent les contradictions de la société américaine. Les sociologues ont, par ailleurs, exercé une grande influence sur les recherches urbaines. Dans les années 60-70, en France par exemple, un fort courant se développe, admettant le principe que les individus sont fortement déterminés par la classe sociale à laquelle ils appartiennent ; le comportement est ainsi lié aux structures sociales.

La mondialisation progressive, l'effondrement du régime communiste en URSS ont modifié les attitudes, mais des auteurs insistent toujours sur les contrastes sociaux, dans les pays en voie de développement. L'extension incontrôlée des grandes villes fournit de multiples arguments. À São Paulo, Térésa P.R. Caldera analyse l'exemple du quartier de Morumbi dans lequel un lotissement de 5 000 logements, en pavillons et grandes tours, très luxueux, est gardé comme un château-fort : ces constructions seraient « un nouveau modèle de ségrégation spatiale » (1996, *Revue internationale des sciences sociales*, n° 147). Toutefois, le danger d'une théorie globale simplificatrice masque la complexité du réel. La diversité spatiale peut s'expliquer de multiples façons ; il faut éviter de tomber dans le piège du « dogmatisme unidimensionnel et routinier » (A. Bailly, H. Beguin, 1995).

### *Offrir une dimension humaine*

Il est nécessaire de recentrer l'étude du quartier sur l'individu lui-même, en supposant qu'il dispose d'une certaine liberté... Une agglomération n'est pas uniquement un champ de bataille, mais un *lieu de rencontre* et d'échange, comme dans les villes européennes. La mobilité devient la règle et le quartier, même homogène, ne peut se comprendre qu'en fonction des déplacements hors de chez soi. A.A. Moles et E. Rohmer font du quartier le lieu de la spontanéité qui ignore les moyens de transport : « 10 minutes d'efforts à pied lui donneront son rayon : 500 mètres, distance critique bien connue des urbanistes »



(*Psychologie de l'espace*, 1977). Ce n'est d'ailleurs pas uniquement un problème d'accessibilité de l'homme-consommateur (avec les grandes surfaces le problème est aujourd'hui plus complexe). On peut penser avec G.N. Fischer qu'un quartier « n'existe pas en soi (et) n'a de réalité qu'à travers celui qui s'y trouve » (1992). Le quartier permet donc de replacer l'homme au centre de l'analyse, en le confrontant à l'espace, à l'accessibilité, à la distance.

D'une part, les facteurs permettant de définir un quartier sont très nombreux, et il convient de retenir les plus pertinents en fonction du but que l'on veut atteindre. D'autre part, il ne faut pas oublier que le quartier est un domaine de dimension modeste, la proximité demeure son élément essentiel.

Aujourd'hui, un facteur nouveau transforme la vie des habitants d'un lieu urbain donné : l'avènement de l'automobile et des moyens modernes de transports. Un citadin d'un quartier « X » se déplace, travaille et fait des courses loin de son domicile. Un îlot, un lotissement, peut être entouré par de grands axes de circulation formant à la fois des barrières et une ouverture vers les autres parties de la ville. Vers 1800, en moyenne une ville d'Europe avait 2,5 kilomètres de rayon et 20 km<sup>2</sup> de superficie. Aujourd'hui, la rapidité possible des déplacements a multiplié celle-ci.

Dans ce contexte on peut étudier l'espace inter-urbain de deux manières. Il faut faire une distinction entre un espace urbain *objectif* et des espaces (au pluriel) *subjectifs*. Dans le premier cas, il s'agit des caractéristiques environnementales, maisons, rues, commerces. Dans le second cas, il s'agit de la ville vécue par ses habitants. Comme le souligne Colette Cauvin entre la ville « objective » et la ville vécue apparaissent de nombreuses différences « encore faut-il savoir ce que ressentent ces usagers, comprendre leur comportement » (*Propositions pour une approche de la cognition spatiale intra-urbaine*, 1999). Tous les travaux sur la qualité de la vie rendent ces renseignements indispensables. Les comportements spatiaux sont dictés par ce sens du lieu.

L'opposition entre un espace « objectif » et des espaces « subjectifs » est néanmoins formelle. Sans jouer sur les mots, il faut préciser que l'analyse de la subjectivité est tout aussi scientifique : il s'agit de

comprendre, avec des méthodes objectives la subjectivité des hommes. Il convient donc d'opposer deux démarches : la première, la recherche des attributs de l'espace, que nous appelleront traditionnels, car quelles que soient les évolutions de la géographie, on part toujours des données statistiques habituelles issues des recensements. Le désir de rigueur de cette géographie, proche des sciences physiques, lui fait éviter les rapprochements avec des concepts psychosociologiques, culturels et humanistes. La seconde attitude est *microgéographique* et repose sur la manière dont l'espace est vu, perçu, représenté.

La démarche traditionnelle utilise les données classiques et les attributs de l'environnement : systèmes économiques et sociaux, caractéristiques historiques ou culturelles. La projection d'une formulation mathématique, avec la géographie quantitative, n'a pas changé ce recours aux variables habituelles même si les techniques sont sophistiquées. La ville peut être partagée en zones homogènes en choisissant les éléments du paysage (voirie, rues), les activités, les caractéristiques de la population. Quel que soit le traitement statistique, le choix des données constitue déjà une hypothèse. On peut, par exemple, privilégier le contenu social, le niveau de vie par habitant, l'âge des populations et tout ce qui permet de caractériser un quartier. Les listes de recensement fournissent, par îlot, des indications sur les dates de naissance, les professions. On peut ajouter des indices variés de consommation, de prix des logements sans compter la densité par appartement, la proportion des jeunes de moins de quinze ans ou des personnes âgées. Par ailleurs, la spécialisation est essentielle : quartiers de travail ou quartiers résidentiels, etc. Il est donc facile de multiplier les attributs que l'on va choisir car il faut également retenir le milieu physique uniforme ou accidenté : il va conditionner la forme de développement dans une certaine mesure collines, bords de rivière, vue sur mer ou plaine vouée aux grandes surfaces et aux grands ensembles. L'analyse urbaine doit rechercher les ruptures, les limites de chaque quartier : une rivière, une autoroute, une usine, peuvent constituer des barrières annonçant un autre domaine.

Tous ces éléments « objectifs » ne constituent qu'un aspect du système spatial local. Il est nécessaire de toujours ajouter une autre dimension :

chaque habitant se forge une *certaine représentation de son environnement*. Le citoyen a une relation avec son quartier, sa ville qui est spécifique. Chaque habitant « voit » le monde à travers un filtre et sa connaissance de son environnement est partielle, subjective : il est en effet difficile de réduire le comportement humain à des réflexes conditionnés par la société et l'environnement. Il existe une image mentale, déformée, souvent symbolisée et simplifiée qu'il faut connaître pour comprendre les aspirations ou les frustrations des citoyens. Il existe, bien entendu, des images collectives, des ressemblances, des comportements identiques. Par exemple, les limites d'un territoire donné peuvent être très nettes et reconnues par tout le monde (limite d'État, désert, montagne peu franchissable, etc.). Pourtant, le plus souvent, il existe des fossés de nature symbolique, invisibles mais réels, opposant par exemple une banlieue au centre-ville ou à un autre quartier (Azouz Begay, Reynald Rossini, 1999). Déjà dans *La Grande Illusion*, l'un des personnages reconnaissait qu'une frontière « ça ne se voit pas, c'est une invention des hommes. La nature s'en fout » (Jean Renoir, 1937). L'intérêt et les méthodes de cette géographie des représentations seront présentés en détail, mais il est nécessaire de montrer qu'il existe une approche complémentaire, indispensable à la compréhension de l'identité des différents secteurs urbains. Ces interprétations enrichissent et parfois s'opposent aux interprétations fonctionnelles et réductrices de la ville. Cette connaissance est d'autant plus nécessaire que l'agglomération moderne est composée de groupes de plus en plus variés, « mondialisés » aux langues ou aux religions différentes, aux façons de voir, de percevoir très complexes voire conflictuelles.

K. Lynch distingue, dans l'image que nous avons de notre environnement, trois éléments fondamentaux qui s'appliquent bien à la représentation du quartier : « l'identité, la structure, la signification ». Tout aménagement d'un lieu doit prendre en compte cette « subjectivité souhaitée » dont parle G. Bachelard. Le quartier n'est qu'un « interface entre espace subjectif et espace objectif » (M. Collot, 1986). Il n'est pas un objet, un « en-soi », mais un espace vécu, aimé ou détesté, connu ou inconnu. Chaque individu se forge une représentation de son environnement qui guide son action. Pour l'habitant, ce n'est pas la «

réalité » qui importe mais plutôt ce qu'il se représente. Entre l'espace vécu, perçu et l'espace « objectif », des différences considérables peuvent apparaître : d'où l'intérêt de l'image qu'un habitant a de sa ville, de son quartier (K. Lynch, *Voir et planifier*, 1982).

La principale difficulté de cette cognition spatiale intra-urbaine réside dans le recueil des données. S'il est relativement facile de trouver des statistiques « objectives », la géographie des représentations ne peut travailler qu'avec des sondages onéreux qui souvent n'intéressent pas les autorités officielles. Si ces sondages se multiplient, lors des élections, il est plus rare de voir des maires ou des préfets demander aux populations comment elles voient l'espace qu'elles habitent !

La ville peut donc être l'objet de théories très opposées et les remarques précédentes, très sommaires, montrent la diversité des explications possibles. Il est donc nécessaire de rappeler, à présent, dans un cadre sinon chronologique tout au moins ordonné, les principales problématiques et découvertes qui ont fait progresser l'étude des structures intra-urbaines.

### L'écologie urbaine : des modèles précurseurs

La ville est un système complexe et le problème de la ségrégation intra-urbaine a très tôt occupé (dès les années 1920) les sociologues américains. Roderick D. Mc Kenzie compare l'écologie animale et végétale à une écologie humaine car les « rapports spatiaux des êtres humains sont déterminés par la compétition et la sélection » (1925). Ces recherches sont devenues célèbres grâce aux travaux des sociologues de l'*École de Chicago* (célèbre surtout pour les recherches des économistes : le monétarisme de Milton Friedman). E.W. Burgess fait partie d'une deuxième génération de chercheurs qui va travailler sur l'environnement de la ville : il nomme « écologie urbaine » cette nouvelle démarche. Le schéma de développement d'une ville par zones radioconcentriques va devenir une référence largement diffusée, admirée ou critiquée. L'étude de ce modèle, de ses adaptations, de ses transformations est très intéressante. Elle permet de voir comment les géographes se sont servis, avec plus ou moins de retard de ces résultats.

## *Le modèle d'E.W. Burgess : une « école » de Chicago*

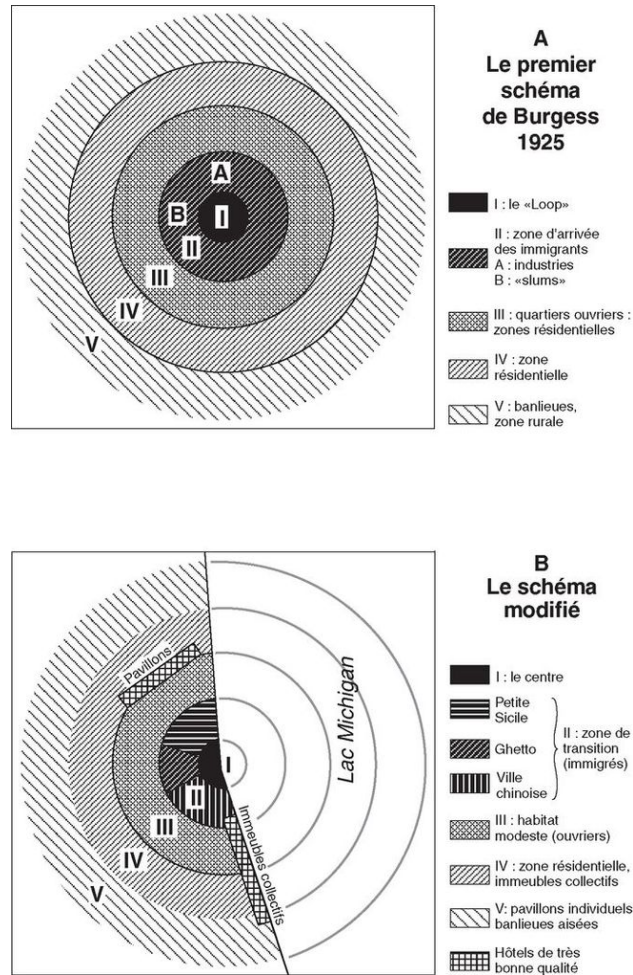
Pour comprendre les travaux d'E.W. Burgess et de son équipe, il faut tout d'abord préciser deux points : d'une part, rappeler l'évolution de la ville de Chicago et, d'autre part, comprendre les hypothèses à partir desquelles les sociologues ont pu élaborer le fameux modèle des cercles concentriques.

Ville-champignon, Chicago a 4 000 habitants en 1837 et 100 000 en 1860. En 1871, le feu détruit le tiers des 60 000 maisons (dont près de 70 % étaient en bois). La reconstruction fut rapide et spectaculaire, et une nouvelle forme d'urbanisme va naître. On bâtit en effet dans le centre, les premiers gratte-ciel et la croissance est à la fois rapide et anarchique. Située sur le lac Michigan, au débouché des grandes plaines, sa position est excellente. Aujourd'hui, cette cité très étendue, en arc de cercle face au lac est la deuxième agglomération des États-Unis. Toutefois, les troubles sociaux furent toujours très importants. Sa population, très variée, est composée, grâce à l'immigration, de communautés diverses : Tchèques, Polonais, Irlandais, Chinois ou Italiens... Avec plus de 3 millions d'habitants en 1930, la métropole devient célèbre, mais son image est très mauvaise car les problèmes se multiplient : misère, criminalité, formation de ghettos, conflits raciaux.

C'est dans ce contexte qu'Albion Small, l'un des pionniers de la sociologie américaine, fonde son laboratoire dont il sera le directeur jusqu'en 1924. Dans les années qui vont suivre, Burgess et toute une équipe de chercheurs (Wirth, Mc Kenzie, Park) vont, dans le cadre de la *Nouvelle Écologie Urbaine*, trouver qu'il existe des similitudes entre l'écologie et le développement des sociétés humaines. Chaque ville est une association « d'espaces sociaux » différents : depuis le vieux noyau de la ville (le *loop* ou boucle : le terme vient de la forme de la voie du métro) qui correspond au CBD, l'agglomération s'étend en zones concentriques ([Figure 6.1](#)). Cet emboîtement d'anneaux, à partir du centre des affaires, obéit à la logique suivante : autour du *loop* se situe une zone de transition, aire d'installation des premiers immigrants avec Chinatown ou Little Sicily. Chaque zone correspond à l'assimilation et à l'ascension sociale des groupes sociaux. Les ghettos de la zone II ne sont

qu'une étape vers une autre auréole, plus éloignée du centre ; les immigrés qui sont plus aisés (ou de la 2<sup>e</sup> génération) peuvent quitter leurs ghettos et s'y installer. Ainsi, se dessinent deux types de quartiers : ceux qui sont « désordonnés », pauvres, peuplés par les immigrants de la première génération et ceux qui sont vraiment « urbanisés » qui reçoivent des populations qui se sont élevées dans l'échelle sociale. La corrélation entre groupe social et localisation est donc très nette. À la périphérie ou sur le littoral, on retrouve donc les catégories favorisées.

Le premier modèle graphique de Burgess date de 1925 (*Croissance de la ville. Introduction à un projet de recherche*). Pour les sociologues du laboratoire, l'objectif de la recherche est le suivant : expliquer le processus d'intégration des immigrants (venus d'Europe, des États-Unis ou d'Asie) qui ne sont pas « urbanisés ». Deux idées principales guident ces travaux : il se produit une ascension sociale, et celle-ci entraîne un déplacement d'un quartier à l'autre suivant un schéma par zones concentriques. Une communauté se



**Figure 6.1**

### ***Le modèle de Burgess (Chicago)***

transforme sans cesse car les familles déménagent dès qu'elles le peuvent. On peut mesurer ce *degré d'urbanité*, c'est-à-dire d'interprétation, grâce à divers indices : la profession et le lieu de l'habitat jouent un rôle essentiel. Il y a donc un « modèle » d'itinéraire marquant cette ascension sociale : spécialisation professionnelle (d'où revenus plus élevés) et nouvel habitat vont de pair.

Il est possible d'établir un parallèle avec l'*effet de démonstration* ou d'imitation de Duessenberry. Une catégorie sociale aisée est un modèle de consommation pour les groupes moins favorisés. Ceux-ci tentent, dans la mesure de leurs moyens, d'imiter le genre de vie de la classe supérieure :

$$\frac{C1}{Y1} > \frac{C2}{Y2}$$

1 = consommation de la classe inférieure ;

Y1 = revenus de la classe inférieure ;

C2 = consommation de la classe supérieure ;

Y2 = revenus de la classe supérieure.

*L'American Way of life* suppose un mouvement permanent des individus ; comme en écologie végétale une catégorie sociale parvient à changer de situation, à s'imposer, à dominer en passant par les différentes zones avant d'atteindre les emplacements les plus agréables et les mieux placés. Tout naturellement, les zones industrielles sont répulsives et jouxtent les « bas quartiers ».

Le modèle graphique d'E.W. Burgess est très souvent expliqué dans les manuels de géographie humaine (on se reportera aux excellentes synthèses d'A. Bailly et H. Beguin dans *l'Introduction à la géographie humaine*, Masson, 1995). Il a été prolongé, complété par différents chercheurs dès les années 30-40, mais jusqu'aux années 60, la géographie française utilise peu ces travaux. Il faut donc voir à présent comment ces études vont être transformées ou ignorées par les spécialistes de la ville.

### *La deuxième phase : les remaniements du modèle*

Une intéressante et originale mise au point de Pascal Clerc et de Jacqueline Garel permet de mieux comprendre la portée du modèle et les différents types « d'appropriation intellectuelle » d'une découverte (*La réception du mode graphique de Burgess dans la géographie française des années cinquante aux années soixante-dix*, 1998). Les sociologues et les économistes modifient le modèle et l'enrichissent. Dans ces conditions l'analyse des travaux de Burgess par les géographes français sera non seulement tardive, mais portera sur des schémas déjà transformés. Ainsi dès les années 30, des laboratoires explorent des voies différentes mais il n'en reste pas moins que « l'héritage » de l'École de Chicago est considérable.



Ainsi *Halbwachs*, en 1932, modifie le deuxième schéma de Burgess. Le titre de l'article : « Chicago, expérience sociale » pose un problème très intéressant : pourquoi généraliser et schématiser, alors qu'il s'agit d'une ville bien définie : Chicago ? La carte établie par Halbwachs n'est en fait qu'une représentation traditionnelle, précise de la ville, plus proche de la carte routière que du modèle. C'est cette approche classique qui sera adoptée par les Français après la guerre.

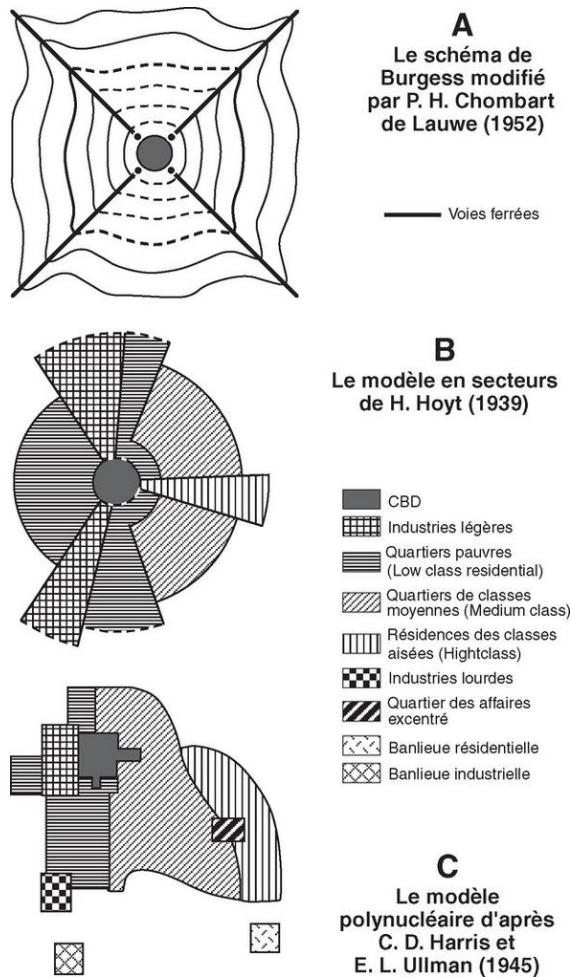
Louis Wirth, en revanche, va exercer une grande influence sur d'autres sociologues, comme P.H. Chombart de Lauwe. En 1938, un article capital (*Le phénomène urbain comme mode de vie*) place le débat à un niveau plus élevé car une « nouvelle ère commence ». « Plus il y a de gens en état d'interaction, plus faible est le niveau de communication et plus grande est la tendance à établir la communication à un niveau élémentaire, c'est-à-dire sur la base de ce que l'on tient pour commun à tous ou de l'intérêt de tous. » La division du travail, désormais mondiale, dépasse le niveau local. Les conclusions sont donc plus pessimistes que dans le schéma de Burgess car, pour Wirth, le citadin est isolé. Les seules communautés qui se recréent sont des communautés d'intérêt...

Avec le modèle sectoriel de H. Hoyt (1939), économiste, spécialiste des problèmes fonciers, le schéma concentrique de Burgess est transformé. La rente fournie par le sol y joue un rôle important. Les catégories sociales ont une importance déterminante et s'installent sur les terrains les plus agréables. L'évolution de la ville ne s'effectue pas en cercles réguliers mais en arcs de cercles ou secteurs. Il se produit une déformation provoquée par les axes routiers ou le lac Michigan. Cette *théorie des secteurs* repose sur le principe des externalités positives (regroupement des classes aisées dans certains lieux) ou négatives (concentration des pauvres dans d'autres quartiers). Le modèle de Hoyt incorpore donc la distance au centre qui permet d'expliquer une croissance en étoile. On a remarqué aussi que cette généralisation pouvait s'appliquer aux zones rurales, par exemple l'expansion des fronts agricoles comme le café au Brésil ou les colons en Pennsylvanie. Ces modèles constituent des tentatives intéressantes de simplification et d'explication. Il ne s'agit pas seulement de schémas « descriptifs » : ces

travaux vont bien au-delà en ouvrant la voie à d'autres recherches ([Figure 6.2](#)).

Avec le modèle polynucléaire de *Harris et Ullmann* (1945), la répartition de la population s'explique par des noyaux de croissance multiples. Ces différents centres peuvent avoir des origines différentes, historiques, commerciales, industrielles. Le schéma proposé est donc différent de celui de Hoyt et de Burgess, mais désormais on présente ensemble ces trois grands « classiques » de la géographie urbaine.

Les critiques ne vont pas manquer et les travaux de l'École de Chicago vont souvent être oubliés. L'empirisme des méthodes, les procédés d'investigation à base d'entretien, ne paraissent pas toujours convaincants. La légende



**Figure 6.2**

**Les transformations du schéma de Burgess**

des modèles est sans cesse remaniée, et les différents auteurs interprètent à leur manière ces schémas. En France, les études utilisant ces modèles seront rares jusqu'aux années 1970. Le plus souvent, on connaît les travaux de Burgess par l'intermédiaire d'autres auteurs qui les ont modifiés : comme M. Halbwachs ou G. Harris et T. Ullmann.

### *En France : une « traduction » tardive*

La façon dont ces travaux vont être découverts, interprétés ou abandonnés est très révélatrice. Elle éclaire les retards de la géographie française après la Seconde Guerre mondiale. La première raison de cette réticence est l'absence de relation suivie entre sociologues et géographes. Comme l'écrit, en 1973, P. Claval, la géographie « a eu de la peine à se transformer en sciences sociales » (*Principes de géographie sociale*, Genin). Le rôle prédominant du milieu physique, la peur de la théorie et de la généralisation liée à l'absence de préoccupations spatiales chez de nombreux sociologues constituent quelques facteurs, parmi d'autres, qui expliquent cette réception tardive. G. Chabot, dans son ouvrage sur *Les villes* n'utilise pas ces travaux (Armand Colin, 1948) et H. Baulig, dans sa *Géographie universelle* (1936), préfère une « carte ethnique » de Chicago. On doit, en revanche, à P. George, dans un ouvrage pionnier, une longue étude de Chicago et une évocation du modèle de Burgess « vu » par M. Halbwachs et Dickinson (*La ville*, PUF, 1952). Toutefois, l'auteur transforme la légende car il introduit une hiérarchie sociale et une division fonctionnelle. Il distingue les quartiers de résidence ouvrière, les quartiers de classes moyennes, la *Gold Coast*, riche. Par ailleurs, on revient à la cartographie classique et précise : P. George remarque d'ailleurs qu'il faut procéder à des « généralisations » avec prudence.

P.H. Chombart de Lauwe, sociologue, a su en revanche se servir des modèles graphiques et adapter les travaux américains en se demandant si les schémas radioconcentriques ne pouvaient s'appliquer à d'autres villes (*Paris et l'agglomération parisienne, L'espace social d'une grande cité*, 1952, 2<sup>e</sup> vol. PUF). La modélisation graphique de ce sociologue ne sera pourtant utilisée « que vingt ans plus tard en géographie » (P. Clerc, J.

Garel, 1998, article cité). Dans un ouvrage de 1963 (*Des hommes et des villes*, Payot), Chombart de Lauwe explique la nature de ces auréoles et le processus de la spécialisation des quartiers : « Du point de vue écologique, nous constatons qu'à la structure fonctionnelle en zones concentriques autour du noyau central des affaires, qui s'explique par les phases du développement historique, se superpose une deuxième structure en secteurs sociaux correspondant à des tendances ségrégatives par niveaux de vie et groupes ethniques. » Dans ces conditions, la ville exprime des *rappports de force* ; les formes urbaines reflètent cette projection des groupes sociaux sur l'espace.

Au contraire, les géographes vont pendant longtemps craindre cette extrapolation et ces « généralisation ». J. Beaujeu Garnier et G. Chabot, dans leur *Traité de géographie urbaine* (1963), pensent que les trois modèles sont trop « théoriques », trop « rigides » et qu'il est « bien difficile de définir l'organisation de l'espace urbain en fonction de telle ou telle figure géométrique simple ». J. Beaujeu-Garnier, dans un autre ouvrage (Armand Colin, 5<sup>e</sup> éd., 1997), reprend exactement la même idée, en parlant de « simplification abusive ». D'après l'auteur, il y a une « quasi-impossibilité » de construire des modèles qui « soient à la fois réalistes et exacts », compte tenu de la complexité des villes. On retrouve ici le grand problème qui a agité la géographie des années 1970 sur la notion même de modèle.

### **Mesurer et géométriser**

La « nouvelle géographie » très diverse utilise largement l'informatique et l'outil des mathématiques pour traiter les paramètres multiples que l'on peut se procurer. Il arrive souvent que l'on ne retient « que ce qui se mesure par rapport à des modèles analytiques simples ou simplistes, même quand les équations sont compliquées » (R. Brunet).

L'écologie factorielle et la « mosaïque » urbaine

Pour certains chercheurs, « la projection sur un espace d'une structure mathématique » est à la fois une victoire de la conceptualisation et un enrichissement ; le reproche de « simplicité, adressé à ces travaux ne révèle, de la part de ceux qui le font, qu'une incapacité à s'élever jusqu'à la conception du modèle ». Les explications verbo-conceptuelles du langage quotidien sont donc incapables d'expliquer la réalité et s'opposer à cette formalisation et cette quantification, « c'est choisir un processus de communication ambigu et équivoque » (Cl. Raffertin, *Géopoint* 76). C'est dans ce contexte qu'il faut situer les travaux de l'*écologie factorielle* c'est-à-dire l'utilisation de l'analyse factorielle. Les variables choisies permettent de décrire la ville grâce aux statistiques de population, d'économie ou de résidence. La ville est une « mosaïque de groupes sociaux » comme l'explique B.J.L. Berry, ceux-ci veulent « minimiser les possibilités de conflit de classe, de génération, de religion, d'origine nationale, en vivant loin de ceux qui sont différents » (1965). L'analyse factorielle permet de réduire le nombre des données en établissant d'abord une matrice (quartiers – variables pertinents), en évitant la redondance. Il s'agit d'une « transformation de variables » regroupées et corrélées. Les études urbaines vont largement pratiquer l'analyse factorielle ; on parvient ainsi à réduire le nombre des variables d'origine en « facteurs ». L'écologie urbaine factorielle n'est qu'une technique parmi d'autres. Il est bien évident que nous renvoyons le lecteur aux nombreux ouvrages qui traitent de l'analyse multivariée qui sera une sorte de point de départ à toutes les études ultérieures. Ainsi, après la Seconde Guerre mondiale, W. Bell et E. Shevky, sociologues, choisissent un certain nombre de variables classées par îlot. On obtient trois axes factoriels principaux :

- l'axe du *statut socio-économique*, qui correspond à une structure spatiale sectorielle, sépare les classes favorisées, à revenus élevés et les catégories plus pauvres résidant dans des zones peu agréables de la ville ;
- l'axe du *statut familial* utilise les données concernant les « cycles de vie » : âge, situation familiale, etc. En fonction de cette structure familiale on peut expliquer les localisations. Ainsi, les jeunes ménages, avec des enfants, habitent à la périphérie

suivant un mouvement centrifuge : les flux sont inverses pour les personnes âgées ;

- le troisième axe est *ethnique* (cultures, langues, etc.) ; il concerne les données qui caractérisent les immigrants récents. Des noyaux de peuplements, plus ou moins cohérents, correspondent à des situations différentes. Les communautés peuvent rester groupées pour des raisons liées à leur religion, à leur culture, ou, au contraire, par pauvreté ou préjugés raciaux.

En superposant ces trois « statuts », on obtient la structure urbaine. B. Berry a pu opérer de nombreuses classifications de ce type, avec ses élèves, dans les années 60-70.

Ainsi l'analyse factorielle (analyse en composante principale (AcP) analyse des correspondances (AFC) ou analyse en facteurs communs) a connu un très grand succès. Le problème qui s'est vite posé fut de montrer les limites et les précautions à prendre, compte tenu du caractère de la méthode. On suppose une structure linéaire des données et, par ailleurs, il a fallu introduire le temps qui n'est pas, comme l'espace, une variable comme les autres.

La classification est donc fondamentale en géographie urbaine de façon à faire apparaître des espaces homogènes et contigus. Les algorithmes de classification sont nombreux et les méthodes différentes, inductives ou déductives. Dans les années 1970, J.-B. Racine a étudié la banlieue sud de Montréal, en fonction de l'utilisation du sol (*Linkage analysis*). Toutefois, les procédés de classification nécessitent, et la règle est valable pour tout traitement mathématique, une hypothèse de départ et des concepts théoriques pour guider les choix. Une classification doit aussi être dynamique, afin de ne pas être uniquement un « instantané ». On a pu ainsi suivre l'évolution de la population et du logement à Los Angeles entre 1940 et 1970. Contrairement à l'idée reçue d'une ville « amorphe », éclatée entre plusieurs centres, une zonation en couronnes régulières a pu être démontrée. La croissance s'est organisée autour du « centre » et correspond à la « géométrie [...] du modèle de Park, Burgess

et Meckenzie » (B. Marchand, A. Ozan, *Espace géographique*, n° 1, 1981).

La classification, quel que soit le procédé employé, a un intérêt certain. En effet, elle peut servir à l'aménagement du territoire et devient un instrument d'aide à la décision. La classification peut être aussi plus descriptive qu'explicative mais elle permet, suivant les objectifs, de « voir » apparaître des espaces semblables. Par exemple, il est possible d'estimer « la qualité de vie », dans une ville, en utilisant une méthode de classification non paramétrique (P.H. Buckley et D. Mookherjee, *Washington*, 1999), en se servant du logiciel Riffle. Cet algorithme a pour objet la construction de cartes très intéressantes en opposant les secteurs de « mauvaise qualité » et de « qualités supérieures ».

Toutefois, l'analyse statistique « classique » découverte tardivement par les géographes n'est pas toujours adaptée à l'analyse spatiale. L'espace n'est pas une variable comme une autre et la distance n'est pas prise en compte directement. C'est pour cette raison qu'une « statistique spatiale » doit estimer la contiguïté (se reporter à C. Tricot, 1985). C'est dans ce cadre qu'il faut concevoir la *Géostatistique*. Par ce terme, on entend l'ensemble des techniques utilisées à partir d'un échantillonnage permettant de « régionaliser » (Voiron-Canicio, thèse, *Espace, Structures et dynamiques régionales. Arc méditerranéen*, Nice, 1992). La variographie permet de mesurer la probabilité d'une différence entre deux points séparés par une distance  $d$ . Ainsi, au-delà des multiples recherches utilisant la richesse de la formalisation mathématique, apparaît le désir d'élaborer une théorie qui simplifie et rend le réel intelligible. Mais, comme le reconnaissait J. Rivoire « ce qui caractérise une science ce n'est pas nécessairement l'usage [...] des mathématiques. C'est avant tout la recherche patiente de la vérité » (*Les énigmes économiques*, PUF, 1988).

Deux dimensions : statique et dynamique

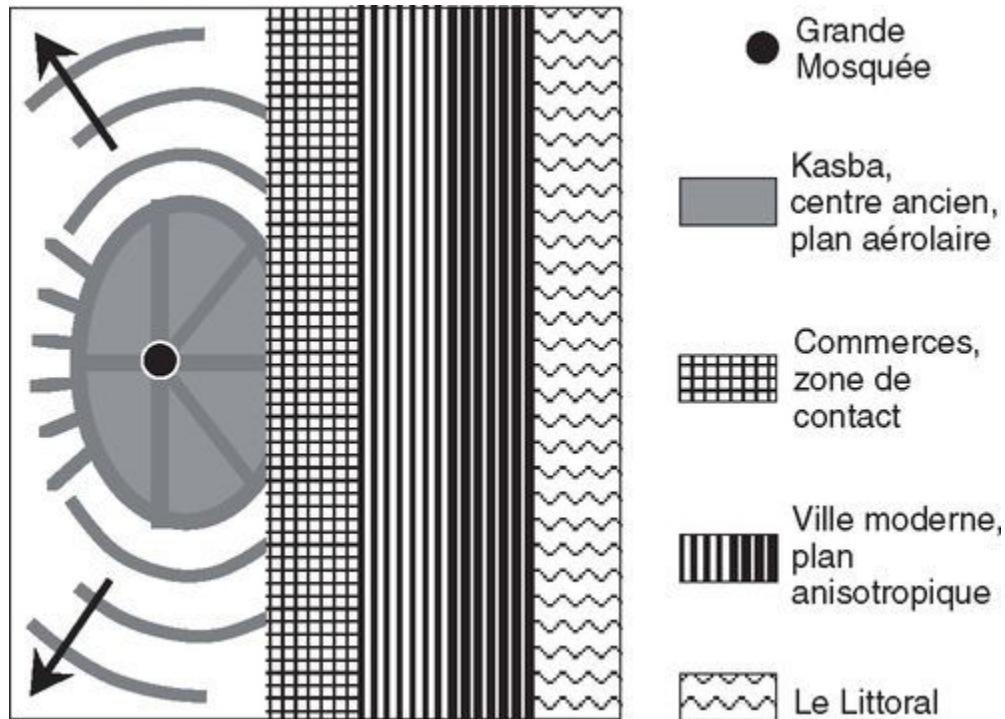
*L'intérêt des modèles graphiques*

Les mathématiques ne sont qu'un moyen, et l'objectif d'une étude intra-urbaine est de faire ressortir les oppositions et la spécificité des différents quartiers. Aussi, la géographie est avant tout la science de la carte ; dans ces conditions la modélisation graphique s'est imposée progressivement. La notion de *chorème*, c'est-à-dire des structures spatiales élémentaires, permet de construire des cartes modèles. (Le concept revient à R. Brunet : « La composition des modèles dans l'analyse spatiale », *L'espace géographique*, n° 4, 1980.) Dans cet article magistral, l'auteur part du principe que les chorèmes (du grec *chôré*, qui signifie espace) sont des « formes fortes » limitées à deux ou trois dizaines. Le lecteur se reportera aux très nombreux ouvrages qui présentent ces figures géométriques spatiales (*cf.* les articles de la revue *Mappemonde*, Gip Reclus) :

- la première étape suppose la connaissance des modèles généraux qui se regroupent en familles : modèles de rupture, de gravitation, d'agrégation-ségrégation, de dissymétrie ou de dynamique spatiale ;
- dans une seconde phase, il faut collecter des données, élaborer des cartes classiques simples afin de construire une hypothèse : quels chorèmes peuvent s'appliquer à l'espace étudié ? Autrement dit, pour une démarche hypothético-déductive, on démontre l'existence d'une juxtaposition de formes ;
- cette association de modèles de base, de chorèmes, aboutit à un modèle spécifique. Il convient à ce moment de voir si l'organisation géométrique finale correspond à la réalité. L'exemple classique de la ville de *Tunis*, relativement simple, illustre l'intérêt de cette méthode ([Figure 6.3](#)). Un premier modèle aérotaire classique apparaît autour de la grande mosquée, lié à l'histoire et à la densification du centre. On y trouve également des petits centres, correspondant aux portes de la ville traditionnelle. Des sous-systèmes en effet divisent celle-ci, suivant les types de commerces. Un second modèle, que l'on peut qualifier d'anisotropique, correspond à un développement Nord-Sud vers l'est de la ville moderne. La situation littorale, sur



le « lac de Tunis » entraîne une fermeture de la ville à l'est alors qu'une extension est possible à l'ouest (P. Lowy, R. Brunet).



**Figure 6.3**

### **Tunis**

La modélisation graphique a été très largement utilisée grâce à ses qualités pédagogiques. On a toutefois trop souvent confondu schématisation, simplification empirique (construite avec quelques coups de crayon...) et véritable élaboration d'un modèle. Pour R. Brunet : « On ne part pas du réel, même schématisé pour l'épurer peu à peu : on part du théorique pour déduire des configurations qu'on confronte ensuite au réel. »

Parallèlement une étude urbaine nécessite aussi une connaissance *concrète* du quartier analysé. L'informatique, la modélisation, la formalisation, multiplient les travaux théoriques et les auteurs n'ont pas toujours véritablement « vécu » dans le milieu qu'ils étudient. Une bonne connaissance du « terrain » permet de formuler des hypothèses, de trouver, voire empiriquement, des solutions. Les cartes préparatoires sont indispensables (photographies aériennes, comparaisons de documents à des dates différentes, relevés cadastraux, etc.). Ces documents sont

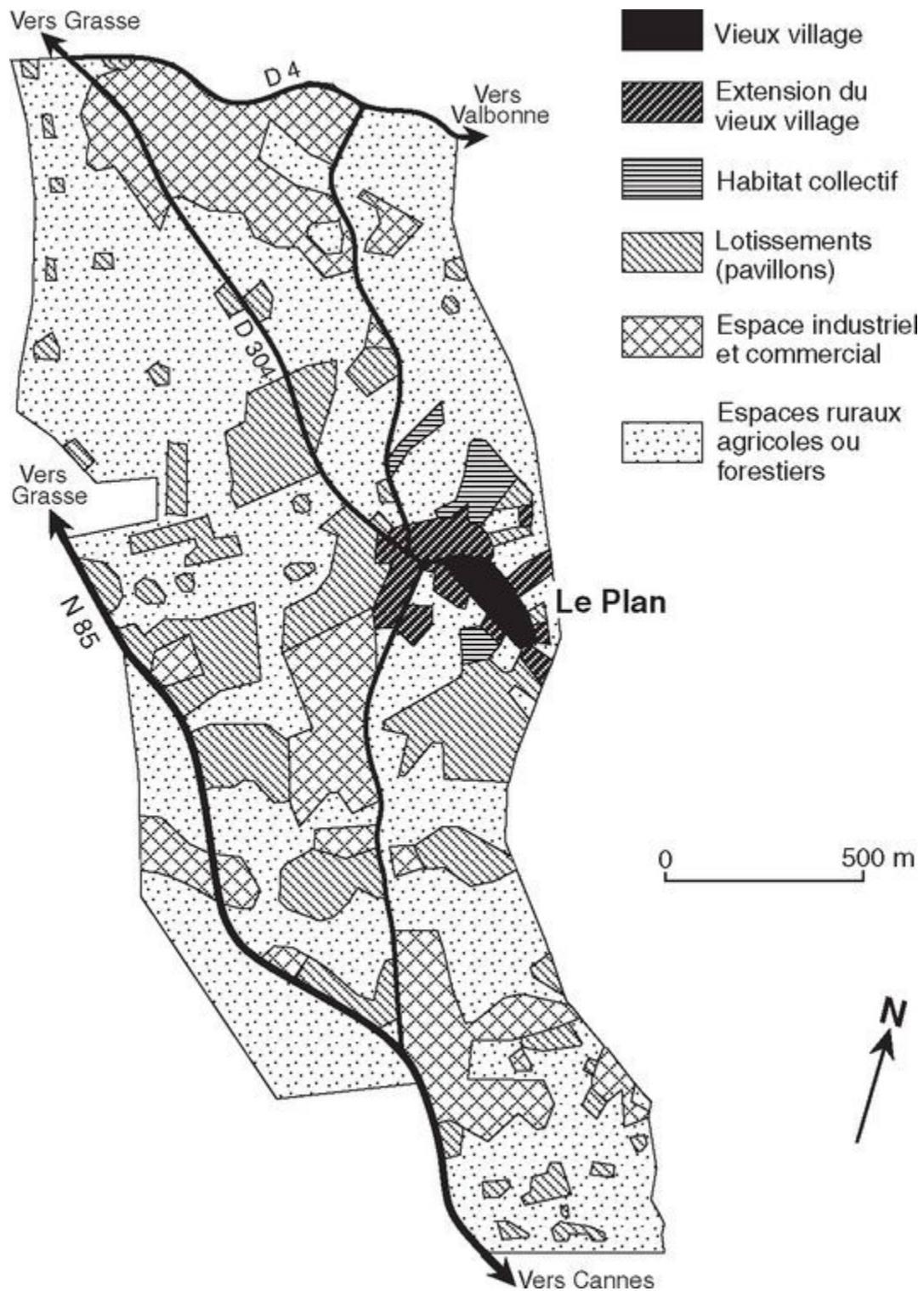
indispensables pour saisir l'évolution d'un quartier : à l'étude statique d'une structure doit s'ajouter l'analyse de la dynamique du changement. L'urbanisation est, par définition, synonyme de mobilité, de conquête et de transformation. Il faut donc connaître la direction des flux, les déprises, les dissymétries liées aux influences dominantes. Un exemple va permettre de mieux comprendre, à l'échelle locale, la transformation d'un espace.

### *Un exemple sur la Côte d'Azur*

On dispose pour le travail préparatoire de photographies aériennes qui permettent de suivre l'évolution d'une agglomération. Le cas du quartier du Plan, à Grasse permet de mieux comprendre comment analyser l'occupation du sol à des époques différentes. La commune de Grasse, dans les Alpes-Maritimes, à 18 km environ de la Méditerranée, est vaste : 4 444 hectares avec un relief très accentué. Le *quartier du Plan*, en revanche, relativement plat, très convoité, offre de multiples possibilités de construction. Le quartier devient le lieu de conflits d'objectifs : lotissements ou équipements commerciaux et industriels (l'urbanisation est conflictuelle par essence).

Dans ces conditions, il faut tout d'abord comparer les photographies aériennes à deux époques : 1958 (clichés IGN, n° 169) et 1990 (n° 34) : on peut aussi étudier des cartes topographiques. Il est ensuite nécessaire d'établir une série de matrices composées de carrés de 2 mm de côté : chaque carré va être colorié en fonction de l'activité dominante (circulation, bâti, espaces ruraux), en opposant les situations de 1958 et de 1990. Plusieurs techniques permettent ainsi d'aboutir à des cartes de « synthèse » ([Figure 6.4](#)). La représentation du *bâti*, par exemple, montre qu'à partir du noyau ancien l'urbanisation se propage en auréoles aux diverses fonctions : équipements commerciaux, industriels, résidences (pavillons ou immeubles collectifs). Tout naturellement, les voies de communication guident cette croissance. Les conflits habitat/commerce/industrie, tout à fait classiques, se produisent surtout dans certains secteurs.

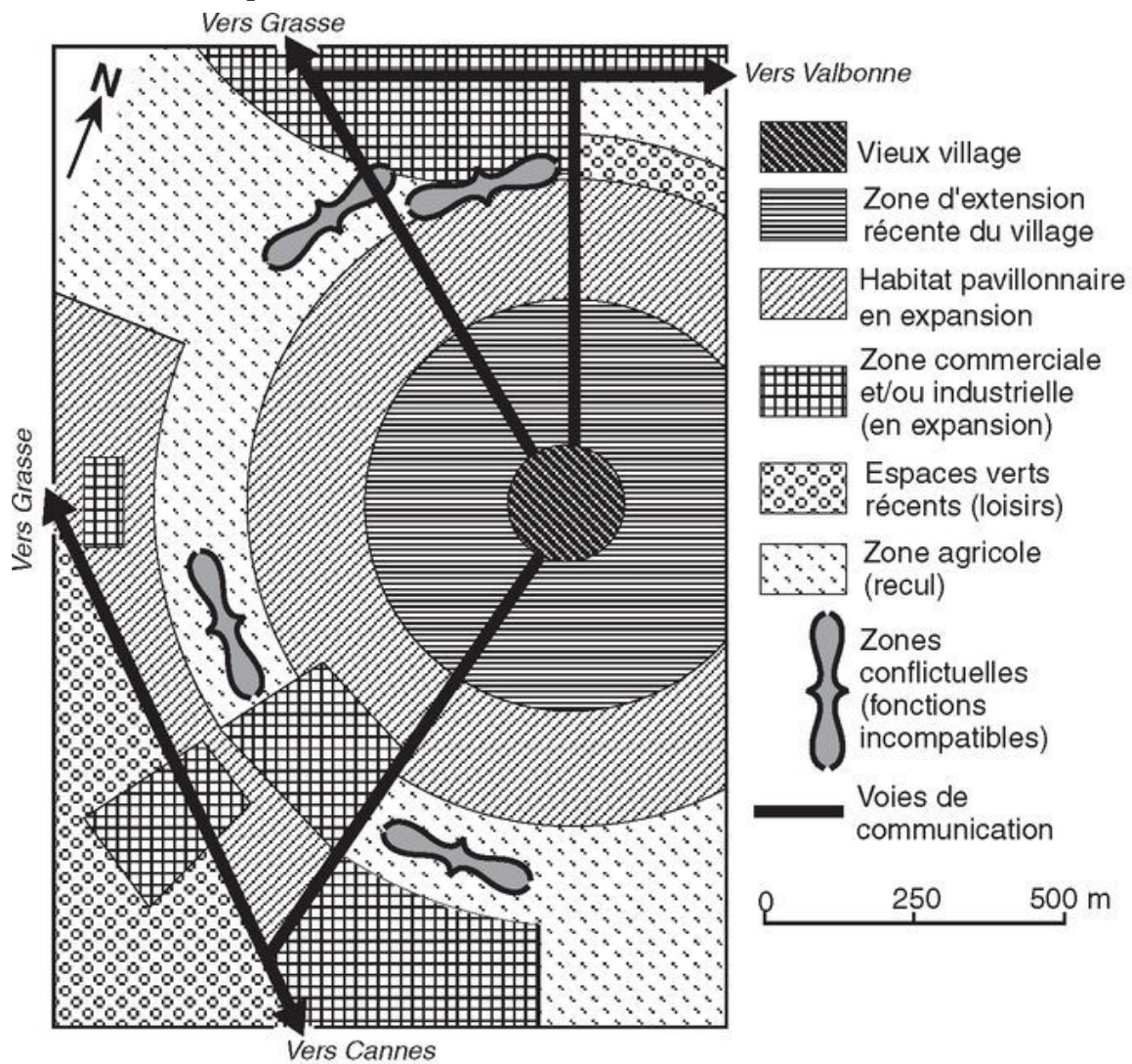
L'organisation de l'espace, à partir du vieux noyau, est radio-concentrique et comprend deux domaines : la périphérie du village ancien et les lotissements pavillonnaires qui progressent en taches d'huile. Au-delà, dans les anciennes terres agricoles, se développent les zones commerciales et industrielles ([Figure 6.5](#)). Les besoins en espace, très élevés, n'aboutissent pas à une zonation simple comme le décrivent certains modèles : il y a imbrication des fonctions.



**Figure 6.4**

***Le quartier du Plan (Grasse, Alpes-Maritimes) : l'évolution du bâti (1958-1990). En 1958 l'espace est essentiellement agricole***

Cet exemple permet de poser des questions très importantes : Pourquoi le sol est-il si disputé ? Quels sont les facteurs attractifs ou répulsifs ? Comment expliquer les prix fonciers qui constituent un déterminant essentiel ? Néanmoins, leur signification est très discutée : quel est le rôle joué par la « rente foncière » ? Les possibilités de plus-value peuvent-elles expliquer les différentes utilisations du sol ? Le prix du sol n'est-il pas plutôt une conséquence, le reflet d'une structure complexe, un facteur parmi d'autres ? Bien entendu, la valeur de l'espace, les marchés financiers, ont été essentiellement étudiés dans le cadre des grandes théories économiques.



D'après Baseault O., Vincent E., 1994, Nice.

**Figure 6.5**

## ***Le quartier du Plan (Grasse, Alpes-Maritimes) : un modèle graphique***

### **La valeur du sol : un élément déterminant**

Pour les économistes, la question de l'existence d'un marché foncier se pose. Celui-ci est-il libre ? En effet, les juridictions demeurent très variées et très complexes. La rente foncière « a toujours été un problème épineux parce qu'elle perturbe le fonctionnement idéal du capitalisme, donc les grands schémas explicatifs » (*Encyclopédie d'économie spatiale*, ouvrage cité). Pour les géographes, le problème est donc délicat, mais pourtant essentiel.

#### Les prix fonciers, un instrument de sélection

Les prix fonciers déterminent l'occupation de l'espace. Ils provoquent une sélection des habitants, des fonctions et déterminent la nature des paysages. Les prix du sol, des appartements, des loyers sont toutefois un objet de controverses car il est difficile de déterminer les principaux facteurs explicatifs.

#### *Le principe de la rareté*

Dans la théorie économique, les biens produits (l'offre) et les biens consommés (la demande) s'échangent dans un espace (réel ou non) que l'on appelle *marché*. En principe, cette rencontre entraîne un prix d'équilibre étudié par les économistes classiques. En fait les prix réels sont souvent modifiés par différents facteurs (États, groupes de pression, etc.) qui sont différents du prix optimal de la théorie. Dans ces conditions, le prix du sol s'explique mal en se référant uniquement au fonctionnement d'un marché libre. En effet, le *sol* est un bien particulier même si l'économiste le considère comme un objet d'échange. Il est localisé et peut être utilisé de manières différentes. Par ailleurs, dans de nombreux pays, ce marché dépend d'une législation rigoureuse. Le droit

obéit à des règles d'urbanisme, à des plans d'occupation du sol, à des interdictions et peut devenir propriété de l'État. Une zone boisée, protégée où l'on ne peut pas construire ne vaut pas très chère ; de même un littoral inconstructible, même admirablement placé, est « sorti » véritablement du marché. Il existe, en revanche, dans des pays en voie de développement (mais pas uniquement), des marchés fonciers libres qui correspondent aux règles de la théorie.

Aussi, le prix du sol est directement lié à la question de la *rente foncière*. Pour les économistes, à l'origine, le mot rente correspond au revenu fourni par une terre louée. D. Ricardo, part d'un principe très moderne : la *rareté*. La diversité des plus-values s'explique, dans ce schéma, par les différences de production (donc de profit) que l'on peut obtenir avec une terre fertile et une terre appauvrie. (Dans des conditions de production identique : même importance des investissements, même nombre de salariés.) Par extension la rente, dans le vocabulaire moderne, est un « revenu différentiel » qui correspond au *surplus non gagnés*. Cette notion de rareté (des sols fertiles à l'origine) s'applique particulièrement bien aux sols urbains. Ceux qui sont les mieux placés, les plus proches du centre, qui promettent des plus-values importantes seront les plus chers. Avec l'extension, des agglomérations et l'accroissement de la population urbaine, l'espace urbain est très disputé et générateur de profits. Le prix du terrain obéit donc à deux impératifs : les règles du droit et les lois du marché. Différents termes ont été donnés à cette rente depuis le « prix d'enchère » de W. Alonso (1964) jusqu'au « tribut foncier » de A. Lipiez (1974) !

En effet, c'est l'acheteur qui a les moyens les plus élevés qui va pouvoir choisir les quartiers et l'habitat. Une première variable joue un rôle essentiel : la densité de la population, sans être l'attribut dominant, est corrélée aux prix fonciers. En ville la notion de rareté prend une ampleur particulière car, par définition, l'espace urbain peut posséder de multiples fonctions dont les caractéristiques et les besoins sont différents. Ainsi la résidence obéit à des conditions spécifiques ; les industries, suivant les types, exigent des terrains adaptés, souvent moins coûteux et qui peuvent être éloignés. Par ailleurs le commerce doit être proche de la

clientèle car le coût du déplacement doit être minimum. Une grande surface ne peut exister que si elle a un nombre de clients suffisant.

Dans ces conditions la distance au centre a toujours été considérée comme un élément déterminant du prix des terrains.

### *Les références à von Thünen*

Tout naturellement, le paradigme Thünen a influencé les différents auteurs. Les prix vont, en principe, décroître avec la distance, du centre vers la périphérie. En effet, le coût du transport rejette à l'extérieur les activités qui n'ont pas les moyens de se rapprocher du noyau. Les prix reposent sur la minimisation du mouvement en supposant un espace uniforme. On a progressivement compliqué ce principe de base en tenant compte des multiples « rugosités » de la réalité. L'idée maîtresse est la suivante : le centre d'une ville est très attractif et le terrain, très rare, devient cher car il est porteur de plus-values. Aujourd'hui, à Londres, Paris ou Tōkyō, ce schéma est toujours valable. Dans le modèle le plus simple, à partir du noyau, trois cercles de plus en plus éloignés se remarquent : la zone des commerces, la zone des industries, la zone résidentielle pour ceux qui ne peuvent loger dans le centre. Un citadin a tout intérêt à minimiser le coût des déplacements et à maximiser le profit provenant de son achat. Dans le cas d'une entreprise, on estime que la distance joue un rôle plus grand que les autres coûts de production.

Avec W. Alonso, on s'aperçoit que le problème du prix du sol est plus complexe en ville que dans le monde rural décrit par von Thünen. C'est la résidence (et non plus la production) qui est au centre des travaux de la « nouvelle économie urbaine ». Celle-ci utilise les principes de la théorie micro-économique, c'est-à-dire en se plaçant au niveau de l'individu, au « cœur même du processus de décision » (R. Granier, J.P. Giran). La théorie micro-économique, mathématisée par définition, permet de construire de nombreux modèles prenant en compte le revenu de l'individu et les frais de transport qu'il peut accepter (en fonction de la distance au centre). La valeur du terrain se détermine donc par le couple utilité-rareté. L'individu veut maximiser sa satisfaction, mais doit faire un choix : avoir un appartement plus grand, mais habiter plus loin avec des

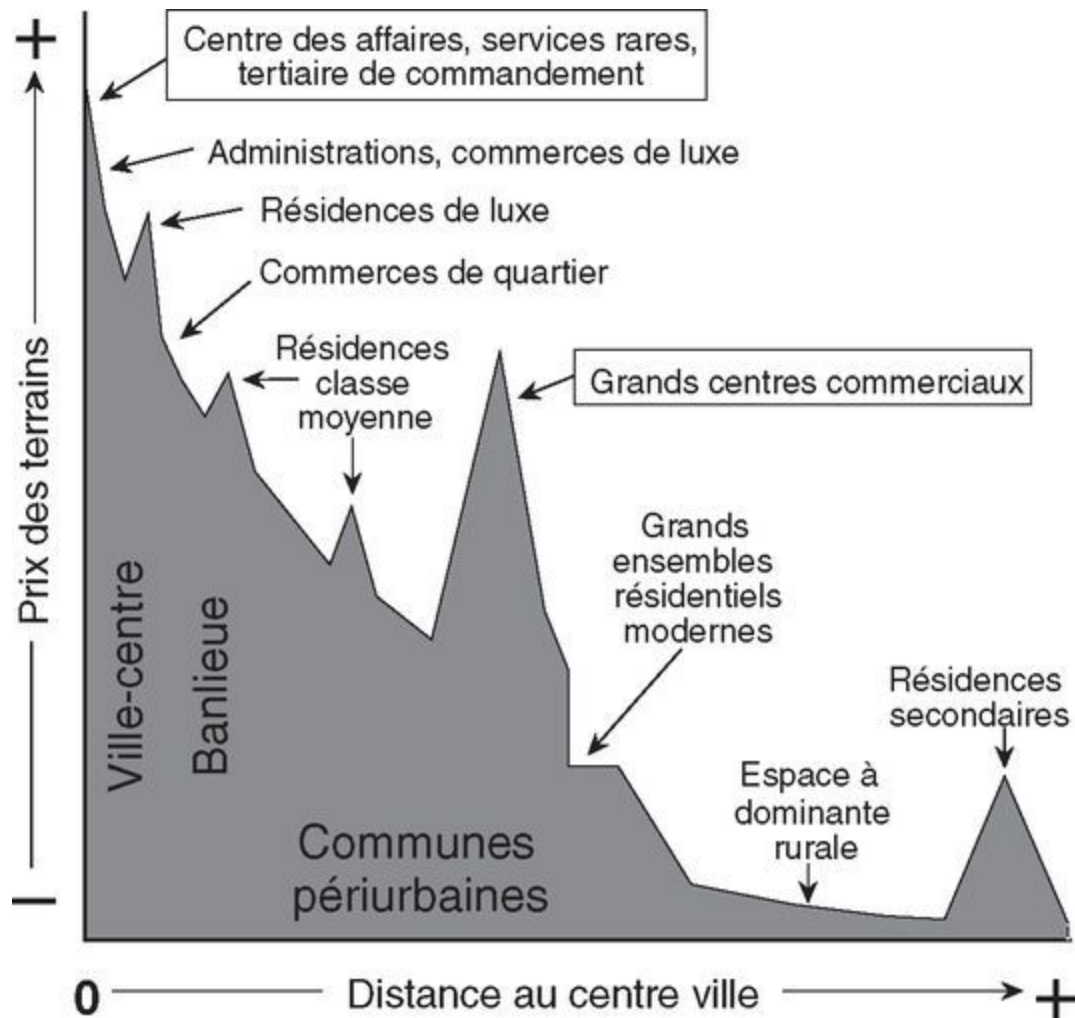


frais de transport plus élevés et des déplacements plus longs. Comme le résume J.M. Huriot (qui rappelle différentes théories d'Alonso, Muth ou Fijita), il existe un prix maximum ( $p$ ) qu'un « individu est en mesure d'offrir par unité de sol à la distance  $x$  pour s'assurer un niveau d'utilité ».

La distance joue un rôle important dans la détermination des prix ; toutefois, ce qu'on peut appeler « l'équilibre du résident » (c'est-à-dire la satisfaction maximum du consommateur) n'est pas uniquement dictée par la *valeur d'échange*. Celle-ci, en effet, ne tient pas compte de l'utilisation du terrain ou du bâtiment. En revanche, la *valeur d'usage*, l'utilité, qui a des fondements psychologiques et sociaux, est plus difficile à quantifier. Très souvent, les économistes ont choisi la valeur d'échange qui permet de quantifier, de ne tenir compte que des paramètres « objectifs » (comme la distance) qui peuvent se mesurer. En effet, adopter la valeur d'usage risque de « noyer la réflexion dans une masse d'observations psychologiques et sociales, tandis que la valeur d'échanges satisfait aux besoins de la mesure (en fournissant) les outils d'un réductivisme propice à l'application à la construction d'une science économique » (O.H. Loubergé, 1979).

Les prix : de nombreux déterminants

Le prix d'un sol doit s'étudier tout d'abord dans un certain système économique. La rareté de l'espace, au centre, est-elle une notion générale ? Par ailleurs, l'achat est une enchère qui dépend de multiples critères, souvent difficiles à quantifier. On peut tenter de corrélérer le prix du sol avec un certain nombre de variables, mais il est nécessaire de ne retenir que les plus pertinentes.



**Figure 6.6**

### ***Le prix du terrain : la zonation***

#### *La multiplication des « centres »*

La croissance rapide des agglomérations urbaines a modifié le rôle de l'ancien centre historique. Dans les années 60, on pouvait encore appliquer un schéma simple opposant les banlieues résidentielles (les périphéries) et le centre, lieu du travail. Les migrations alternantes, souvent décrites, montrant le banlieusard partant travailler le matin vers le centre, et retournant le soir vers son logement, sont encore largement valables. Toutefois, les pôles se sont multipliés et les prix du sol et des logements dépendent de cette nouvelle répartition. La distance entre le

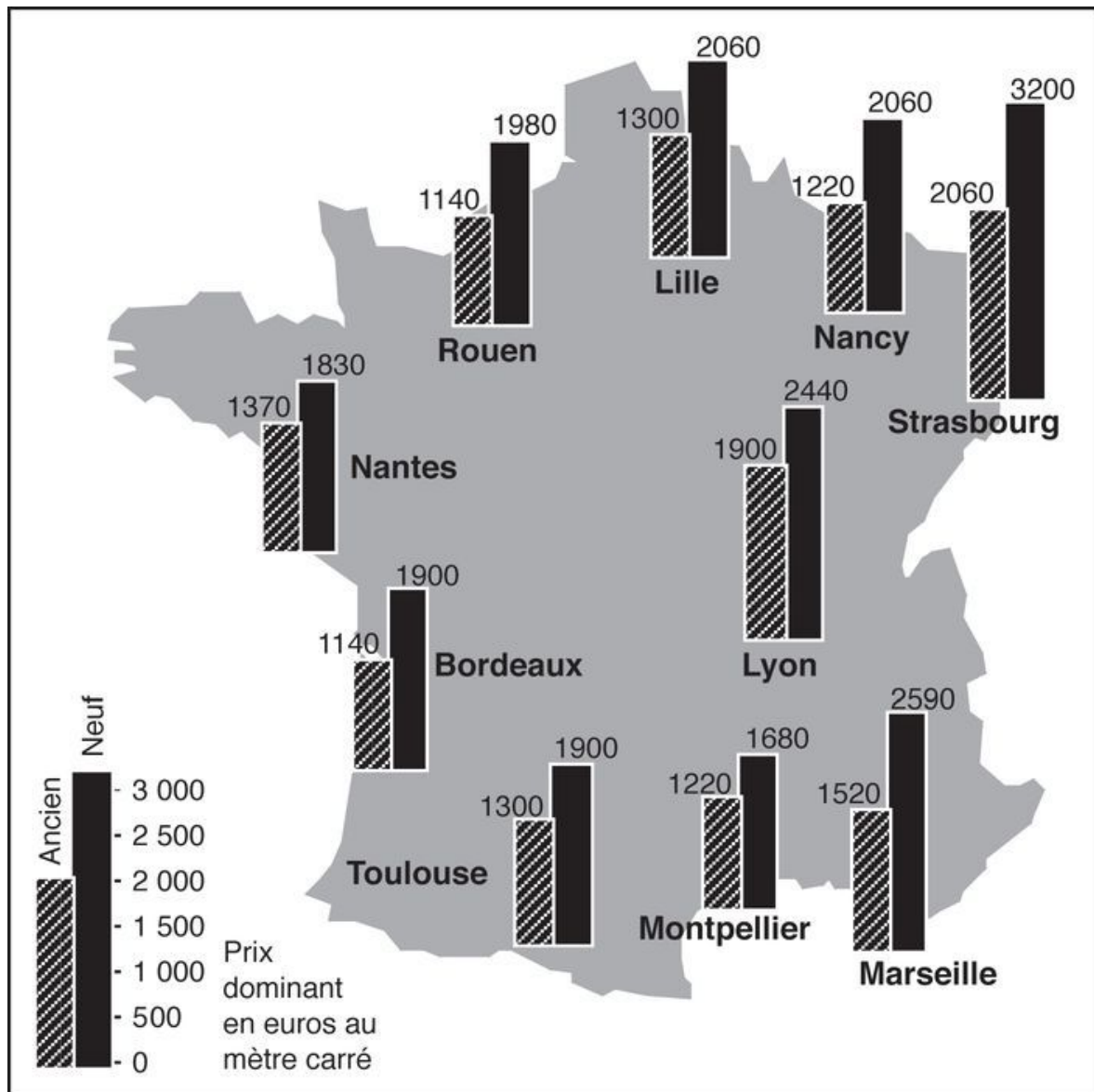
domicile et la grande surface, l'école, le médecin, importe plus que la distance au cœur de la grande ville. Il faut surtout prendre en compte le temps que l'on met pour aller au métro, à la station du bus ou du chemin de fer. On rejoint l'idée majeure, déjà évoquée pour le quartier : celui-ci est l'univers de la quotidienneté, le confort personnel est souvent subjectif, difficile à estimer. L'accessibilité aux services fait donc monter les prix. Si le prix du sol décroît en principe du centre principal vers la périphérie, la courbe est hérissée de pics correspondant à des centres secondaires, polarisant certaines activités. La [figure 6.6](#)n'est pas un modèle généralisable (car de nombreux facteurs peuvent modifier cet exemple), néanmoins elle souligne l'*éclatement* des agglomérations modernes et, par conséquent, la difficulté de l'élaboration d'un modèle. La ville est « éclatée » car les quartiers, les îlots, ne sont plus hiérarchisés comme autrefois. Un employé, à Paris, peut habiter une banlieue sud, travailler dans une banlieue est : les achats sont souvent effectués dans la grande surface d'une autre commune de la banlieue sud. L'automobile accentue la mobilité et les voies d'accès constituent un facteur de renchérissement (ou de baisse des prix suivant les cas). Les différents moyens de communication (dont le portable) recomposent l'accessibilité de l'espace urbain et modifie le concept de distance.

La qualité de l'environnement constitue également un élément déterminant car l'acheteur évalue immédiatement à travers un certain nombre de signes les caractères physiques ou humains des lieux en se construisant une représentation mentale négative ou positive. Ainsi, l'homogénéité sociale (ou l'hétérogénéité) d'un quartier peut plaire – ou ne pas plaire – à un visiteur. Sophie Bouly de Lerdain, utilisant des statistiques de l'INSEE, étudiant le quartier Château-Rouge de Paris, dans le XVIII<sup>e</sup> arrondissement, constate le caractère cosmopolite : on y compte, à la fin des années 1990, 34 ethnies et près de 42 % de population d'origine étrangère. Ce quartier essentiellement commerçant est très animé, et les prix des immeubles, relativement faibles pour Paris, ont recommencé à monter compte tenu de l'installation de jeunes ménages de classes moyennes.

De plus, les sondages, concernant les souhaits des habitants de l'Île-de-France, placent en premier la qualité de la vie et en second la

nécessité d'avoir des transports publics suffisants. Le bruit joue également un rôle important : c'est un facteur négatif qui entre en compte (la proximité d'un aéroport, cas extrême, provoque un effondrement des prix). La pollution (visible...), les encombrements, l'absence d'espaces verts, constituent des informations défavorisantes.

La réglementation, les interdictions, les possibilités de construire en hauteur, ou d'établir des commerces ou des entreprises, exercent également une influence et le COS (coefficient d'occupation du sol) détermine aussi la valeur. Par ailleurs, il existe un rapport entre le prix du terrain et le prix du logement : la relation est toutefois complexe. Il est bien évident que la corrélation vente-location est étroite et positive ([Figure 6.7](#)).



Sources : Crédit foncier, 2004

Figure 6.7

### *Les prix des appartements dans quelques villes de France*

En définitive, on doit compter avec de multiples contraintes liées à l'urbanisme. « L'image d'un régime capitaliste dans lequel la propriété du sol serait exclusivement privée est caricaturale. » (Y.M. Danan.) Non seulement, il existe une propriété publique, mais les règles d'urbanisme, la planification, la protection des sites, les possibles expropriations dans l'intérêt collectif ou l'étendue des équipements publics, rendent le marché de l'immobilier particulièrement complexe. Le sol urbain est, en

définitive, un espace fabriqué, équipé de diverses manières aussi bien en sous-sol qu'en surface.

Dans ces conditions, toute rénovation, tout changement, suppose une démolition coûteuse et une véritable reconstruction.

### *Des écarts de prix considérables*

Dans une agglomération, les écarts de prix sont un facteur de sélection sociale. De plus, la conjoncture est très variable. Certaines crises sont déterminées par des facteurs macro-économiques, comme la fluctuation des taux d'intérêt ou la stagnation des revenus. Sur le long terme, la pierre demeure un placement intéressant, mais la transformation des paysages remet sans cesse en cause l'estimation des prix (construction d'une autoroute, rénovation ou dégradation progressive, etc.).

Par ailleurs, il faut rechercher une autre conception des facteurs explicatifs. Les *prix hédoniques* doivent, en effet, tenir compte d'un très grand nombre de caractéristiques à la fois quantitatives et qualitatives. Les nouvelles théories de la consommation, conçues dans les années 60, reposent sur la prise en considération de ce qu'apporte un bien, non seulement, objectivement, mais surtout subjectivement (K. Lancaster, « A new approach to consumer theory », *Journal of political economy*, vol. n° 74, 1966). On n'achète pas uniquement d'une façon rationnelle : c'est l'occasion pour un consommateur de montrer son importance et sa supériorité ou de suivre la mode. La publicité immobilière utilise largement ce langage symbolique. Ainsi, lors de la vente déjà ancienne, des grands complexes immobiliers de Parly II, près de Paris, la publicité, composée d'affiches, avec des textes et des images, avait pour objet de déclencher un certain nombre de désirs.

Composition de l'affiche publicitaire (photographies, icônes, etc.)	Valeurs suggérées par les images
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Photographie, grand angle d'un parc de 220 ha, arbres, verdure</li> <li>- Couple courant dans le parc</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Santé</li> <li>- Espace</li> <li>- Nature</li> <li>- Air pur</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Photographie de Versailles</li> <li>- piscine, tennis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Noblesse, aristocratie</li> <li>- Appartenance aux élites</li> <li>- Standing, luxe</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Icônes de personnes parlant devant une piscine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Contacts sociaux, affectifs</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Icônes des enfants, de famille déjeunant sur une terrasse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bonheur de la famille et des enfants</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fruits en premier plan</li> <li>- Magasins</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abondance</li> </ul>

Ainsi, une structure idéologique interne guide la publicité immobilière avec de véritables sous-entendus. Ces affiches ne concernent que les immeubles nouveaux de qualité, mais le simple acheteur d'un logement, guidé par l'employé d'une agence, est également sensible à divers facteurs qui interviennent dans les prix : proximité de la mer, vue, réputation d'un lieu, etc. Les variables peuvent aussi se compenser (on acceptera un peu de bruit contre un appartement plus grand). Toutefois, on retrouve toujours la même question : le choix de critères pertinents.

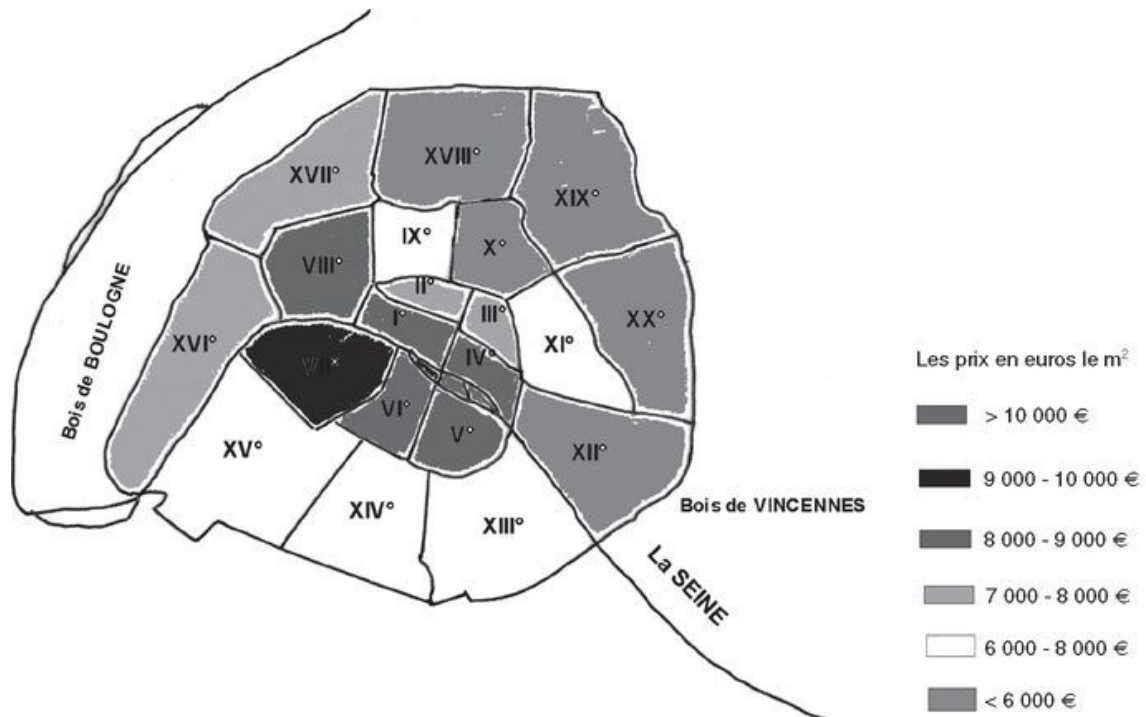
Dans ces conditions, les prix fonciers sont un « défi à la fois empirique et théorique pour l'analyse économique » ; on doit ajouter « et géographique » (P.H. Derycke, ouvrage cité). Toutefois, il est peut-être à la fois simple – et plus important – de rechercher non pas les facteurs, mais les *conséquences de la disparité des prix*. Les écarts, souvent considérables, entraînent une sélection à la fois sociale et fonctionnelle. Pour certaines catégories de population, s'installer dans un quartier coûteux demeure un rêve impossible. Les centres des villes ont le plus souvent des coûts élevés qui varient suivant la taille de l'agglomération. En France, à Orléans, ce sont toujours les quartiers intra-muros qui sont les plus chers : en revanche, de forts contrastes apparaissent entre le nord et le sud de la Loire. Il en est de même pour les maisons anciennes

individuelles. L'attraction du centre est relativement simple à expliquer dans ce cas : la faiblesse de l'offre.

### *Paris, la gentrification ?*

Dans une grande agglomération comme *Paris*, les écarts entre les vingt arrondissements sont à la fois spectaculaires et révélateurs (Figure 6.8). Les prix moyens peuvent varier de 1 à 6 (voir plus) ; la variance est donc très élevée. On retrouve toujours la différence ancienne entre l'*est*, moins coûteux, et l'*ouest* qui reçoit des populations plus favorisées. Plus exactement, l'opposition est sud-ouest/nord-est. Par exemple, les prix moyens des logements anciens se négocient dans le 16<sup>e</sup> arrondissement de 7 000 à 8 000 euros le m<sup>2</sup>. Les quartiers très recherchés, qui s'étendent depuis Auteuil jusqu'au Trocadéro ou l'Étoile, atteignent des valeurs plus élevées. Avenue Foch un appartement de 120 m<sup>2</sup> a été vendu à 11 000 euros le m<sup>2</sup> ! On retrouve une très grande diversité liée à de nombreux facteurs : étage, bruit, situation, etc. Cette opposition est-ouest, très ancienne, devient aujourd'hui plus nuancée,



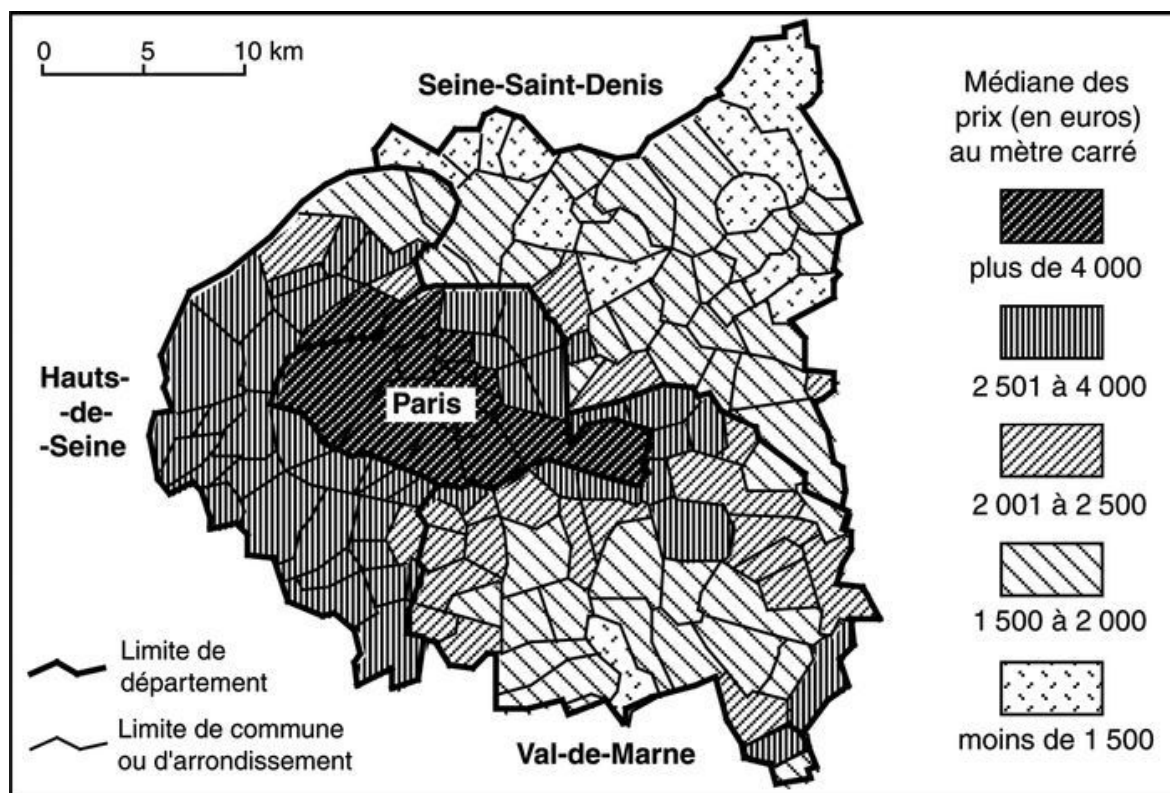


Sources statistiques : Chambre des Notaires.

Figure 6.8 Prix des appartements anciens, à Paris, 2009 mais subsiste toujours. Il faut y ajouter un contraste entre les quartiers du centre (du 1<sup>er</sup> au 6<sup>e</sup>-7<sup>e</sup> arr.) et ceux que l'on peut appeler « la périphérie du centre ». En effet, le contraste est particulièrement frappant entre les quartiers qui longent la Seine, de l'Île de la Cité jusqu'à la Tour Eiffel, et qui constituent le noyau historique de la capitale. D'ailleurs, les quartiers dont les prix ayant le plus progressé entre 1997 et 1998 sont localisés dans le « vieux » Paris de l'Île Saint-Louis à la Cité jusqu'à l'Odéon. En général, ces quartiers historiques peuvent atteindre des prix extraordinaires : place Saint-Germain-des-Prés, un appartement s'est vendu pour la somme de 3,8 millions de francs (soit 62 000 F le m<sup>2</sup> !), en 1999. On trouve la même année des exemples équivalents rue de Tournon (6<sup>e</sup> arr.) ou avenue Montaigne. En revanche, certains quartiers centraux – ou proches du centre – sont moins recherchés par les acheteurs d'appartements pour une raison très significative : dès que la proportion de bureaux devient trop importante, le quartier est moins recherché par les personnes qui veulent se loger. Les Champs-Élysées ou la Chaussée-d'Antin constituent des exemples significatifs.

Tout naturellement les prix sont très contrastés. Au début de l'année 2009 on observe que les quartiers du nord et du nord-est ont les prix les moins élevés : ils atteignent néanmoins en général plus de 5 000 euros le m<sup>2</sup> dans l'ancien. L'évolution est incessante et il faut toujours suivre le problème sur le moyen terme. La spéculation est très importante dans ce domaine : ainsi entre 1985 et 1992 les prix, à Paris, ont « flambé ». La presse s'étonne toujours de la baisse des prix ou de la croissance : la stabilité, pourtant, serait une chose étonnante ! L'immobilier connaît donc des crises car il est lié intimement aux conditions économiques et sociales.

Ainsi les prix des appartements ont très vite progressé de 2003 à 2004. En revanche, si on regarde les variations sur 5 années, depuis cette époque, la croissance est importante : en moyenne 77% pour l'ensemble de Paris. Sur une année, du 1<sup>er</sup> janvier 2008 au 1<sup>er</sup> janvier 2009 des écarts opposent les arrondissements mais 15 sur 20 ont connu une diminution : par exemple : 5,9 % pour le XII<sup>e</sup> ou 5,6 % pour le XX<sup>e</sup>. Bien entendu les quartiers très chers, comme le IV<sup>e</sup> ou le VI<sup>e</sup>, ont des variations positives. Il n'empêche qu'aujourd'hui, à Paris, le prix moyen de l'immobilier est de 6478 euros/m<sup>2</sup>. La capitale de la France est une ville mondiale où affluent les touristes : le luxe, la mode, la gastronomie ou le patrimoine ont des réputations universelles. En 2007, le prix moyen de l'immobilier en France était de 3107 euros/m<sup>2</sup> et les centres des villes possédaient des prix largement inférieurs à ceux de la capitale. À Marseille ou à Lyon ils sont élevés mais sans commune mesure avec ceux de la capitale. Déjà, en 2007, le VI<sup>e</sup> arrondissement atteignait les 10 000 euros. Une véritable hiérarchie s'établit donc entre les quartiers. Ainsi les prix des appartements anciens, de qualité, dans les centres, décroissent en fonction de l'importance de l'agglomération. Lyon, par exemple, a des prix deux fois plus élevés que Poitiers ou Limoges.



Sources : Chambre interdépartementale des notaires de Paris.

Figure 6.9

*Prix des appartements anciens à Paris et sa petite couronne  
(2004)*

Les centres sont donc le plus souvent valorisés : c'est pour cette raison que Raymond Guglielmo parle de la « *gentryfication* » des centres-villes qui sont fréquemment « *cossus* ». Il en est de même à Londres ou New York mais aussi dans les métropoles des Tiers-Mondes qui « *n'échappent pas à cet embourgeoisement des quartiers centraux* » (1996).

La valeur d'un terrain ou d'un logement est donc une indication essentielle car elle reflète la valeur que l'on accorde à un lieu, à un site. De multiples facteurs de réussite s'additionnent depuis la localisation, le paysage, la structure sociale, le patrimoine, les équipements du quartier etc... Il existe une véritable hiérarchie. Comme l'expliquait Jean Bastié, dans un très bel ouvrage sur Paris, cette ville est « *connue, admirée, désirée sur la terre entière. Tout ce qui la concerne attire (...). Cette spécificité parisienne va certainement évoluer (...). Je ne crois pas que ce soit de sitôt, tellement est grand le poids de la géographie et de*

*l'histoire* » (*Paris de 1945 à 2000*, Association pour la publication d'une histoire de Paris, 2000). Ainsi, Paris est l'une des principales villes d'accueil des congrès internationaux : cette situation est très révélatrice. En effet, figurer parmi les « leaders mondiaux », dans ce domaine, suppose de multiples atouts : bonne desserte aéroportuaire, excellente « image » de la ville, nombreux réseaux de transports, hôtels de luxe (Paris a la plus importante capacité hôtelière du monde), surfaces d'expositions importantes, loisirs, commerces de haut niveau etc... La concurrence est rude mais on comprend bien la valeur des appartements dans Paris. Dans ces conditions, compte tenu de cette cherté des centres, les classes dites moyennes sont obligées de chercher des logements dans les banlieues voire les zones périurbaines plus lointaines. Le problème des catégories les plus défavorisées devient dramatique : où aller ?

# Chapitre 7

## Les centres : crises et rénovations

LA NOTION de quartier est liée aux besoins naturels de territorialité des hommes ; elle correspond aussi à une réaction face à la « non-finitude mégapolitaine » (P. Haeringer). Plus simplement, on peut dire que les habitants tentent de recomposer le village, cet espace de vie à l'échelle humaine. L'extension anarchique des zones périurbaines ne doit pas faire oublier la vitalité des quartiers de la ville elle-même. L'espace intramuros, souvent très ancien, est très complexe. Quelle que soit la dimension de la ville, à l'échelle micro-locale, il existe presque toujours des quartiers « traditionnels », hérités des structures passées.

### **Le modèle européen : L'importance des centres historiques**

Les quartiers de CBD, de taille réduite, ne concernent que les services de commandement dans les métropoles mondiales ; ils ne constituent qu'un seul aspect de ce que l'on appelle le « centre-ville ».

Les autres quartiers d'une ville ancienne, quelle que soit sa taille, possèdent des caractères communs. Cependant le critère de l'ancienneté joue un rôle essentiel. Quels points communs peut-on trouver entre une ville européenne et une ville américaine plus récente ? Le centre-ville dont les limites sont subjectives et floues n'est-il pas l'expression d'un système socioculturel ?

Le noyau : un lieu « muséifié » ?

Les quartiers primitifs d'une ville possèdent une très grande signification. Même si le centre s'est déplacé, ils symbolisent le plus

souvent la cité elle-même.

### *Le symbole d'une ville*

Le terme de *sédimentation* est très approprié pour désigner cette accumulation de monuments, de lieux de culte, d'habitations célèbres par leur passé et leurs souvenirs. Cette richesse historique constitue l'un des facteurs majeurs de la localisation touristique. Il est peu de grandes villes qui ne possèdent pas un « cœur » culturel célèbre, qu'il s'agisse de Londres, de Paris, de Moscou ou de Pékin.

Cet héritage est parfois la principale richesse de certaines cités comme Venise ou Florence. Toutefois, les principaux foyers touristique « culturels » sont plus diversifiés dans les grandes métropoles qui présentent une continuité historique qui fait leur intérêt. Pour des villes plus modestes, le patrimoine peut se limiter à des monuments ou un quartier hérité d'une certaine époque glorieuse suivie de la stagnation. Dans ces centres historiques, la résidence peut constituer une fonction importante. À Paris, l'Île Saint-Louis, l'un des plus vieux quartiers de la capitale, a connu en 1998, une hausse des prix du logement de près de 20 %. La vue, ou la proximité d'un lieu célèbre, devient une source de plus-value ; dans les quartiers où le tourisme est développé, la fonction commerciale devient prédominante. En revanche, nous savons déjà que l'installation de bureaux et la disparition des commerces découragent les habitants. Dans ce cas, le quartier perd, le soir, ses travailleurs et son animation et, en définitive, sa spécificité de « quartiers espace de vie ».

Les monuments anciens peuvent, en revanche, par leur signification, devenir un *symbole d'appartenance* et un objet de revendication territoriale. Jérusalem est une ville sacrée pour les Juifs, les Musulmans et les Chrétiens : les synagogues, les mosquées et les églises traduisent un passé très mouvementé et un conflit très ancien pour la possession de ces lieux saints. La construction d'une mosquée, autorisée par Israël en novembre 1999, à quelques mètres de la basilique de l'Annonciation à Nazareth, a déclenché la colère des différentes sensibilités chrétiennes. Ces édifices peuvent donc être liés à des souvenirs douloureux qui ont marqué l'histoire d'un pays. À Berlin, la *Pariser Platz*, la *Porte de*

*Brandebourg* ou le *Reichstag*, évoquent des événements importants de l'histoire allemande. À Pékin, l'enceinte des *Ming* et des *Qing*, la *place Tian An'Men* sont, à des titres divers, célèbres dans la conscience collective chinoise (et internationale). Un bâtiment peut aussi, même s'il n'est pas très ancien, représenter un État et son pouvoir : la Maison-Blanche à Washington ou l'Élysée à Paris. Les quartiers qui abritent de tels édifices deviennent en quelque sorte des espaces publics, symboles d'une identité nationale. D. Lynch a bien montré l'importance des « points de référence » (*Landmarks*) dans la représentation mentale des habitants d'une ville (1996) : ces symboles peuvent être de modestes statues ou des jardins. Ce qui constitue l'attrait d'une ville, pour le touriste en particulier, repose sur une *continuité des héritages* historiques. Autrement dit, les phases de rupture, de décadence, de mal-développement donnent à la ville une impression d'inachèvement. La cohérence sur le long terme est indispensable, mais rares sont les villes qui ne présentent pas des périodes de difficultés. Rome, capitale prestigieuse, avec le Vatican et les témoignages de son ancienne grandeur a tous les caractères d'une histoire où se succèdent les croissances et les crises. Ville touristique internationale, elle ne possède pas comme Paris ou Londres cette continuité des héritages. Un exemple : le Tibre a toujours été négligé, pollué, mal entretenu avec des rives abandonnées à la différence de la Seine.

Ainsi le noyau historique joue toujours un rôle essentiel, mais les étapes de la rénovation sont différentes suivant les villes. « La modernité n'est que le plus superficiel sédiment de notre culture. » (M. Flamant.) Il est exagéré de dire que les villes « ont perdu leur centre », même si celui-ci est souvent « muséifié » (P. Sansot). Le rôle de symbole est essentiel, et comme on l'a remarqué il y a de plus en plus de monde dans « les plus beaux endroits de la terre ». Pour de nombreuses villes, l'accueil, le tourisme, sont devenus des activités essentielles, impliquant un aménagement et une adaptation incessante.

*Des lieux de culture*

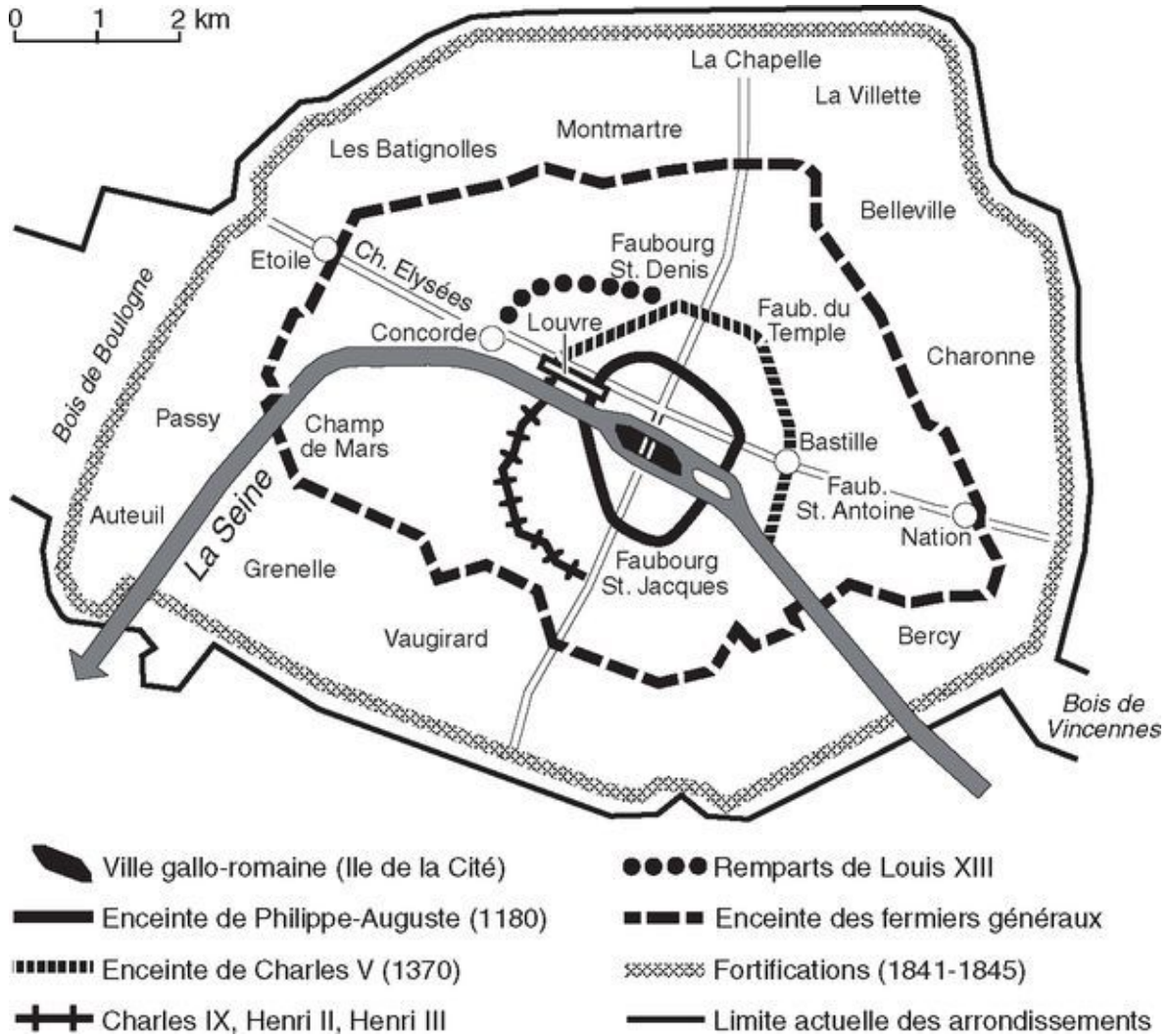
Le développement d'un tourisme de masse a provoqué un essor spectaculaire des flux de voyageurs vers les lieux de qualité : en 1989, le cap de 15 millions de touristes séjournant à Paris est franchi.

Ce tourisme urbain profite surtout aux grandes métropoles dont l'image est valorisée. De petites cités, dont le potentiel artistique du centre est considérable, ne reçoivent pas de visiteurs. On sait que la plus grande partie des touristes Japonais ne vont qu'à Paris (environ 20 % voyagent dans le reste de la France). La visite du centre historique constitue pour le touriste une source d'attraction majeure. Le voyage culturel étant une activité économique, exercée par des tours-opérateurs et des agences, il faut vendre le « produit ». Si celui-ci est connu (Venise, Florence ou Londres), le centre culturel de la ville devient un espace récepteur. Par définition, la demande touristique est concentrée et polarisée sur les « vedettes » internationales et les monuments célèbres. Aussi, les quartiers historiques traditionnels (Le Louvre, Les Tuileries ou Notre-Dame à Paris) attirent, à la condition que le touriste puisse aussi visiter des quartiers où l'on trouve d'autres distractions... Paris a justement cet avantage d'avoir des quartiers « culturels » (le quartier Latin, l'Opéra, Beaubourg, etc.), des quartiers d'affaires et des espaces ludiques (Champs-Élysées, Pigalle, etc.). Dans ces conditions, le centre historique d'une ville n'est qu'un pôle d'attraction parmi d'autres. Paris est l'exemple type d'une organisation polynucléaire et multipolaire, on peut même y ajouter les foyers périurbains qui cernent la capitale (Versailles, Chantilly ou Chartres).

À l'intérieur d'un espace délimité par la Tour Eiffel, le quartier Latin, Le Louvre et Montmartre, on compte plus de 500 000 touristes à l'hectare par an. Le développement radioconcentrique de la ville de Paris est la preuve de cette continuité historique. Les enceintes qui se succèdent, depuis Philippe-Auguste jusqu'aux limites des « fermiers généraux » (Le « mur murant Paris ») et aux fortifications du XIX<sup>e</sup> siècle, incorporent peu à peu les banlieues et villages qui sont en dehors de la ville ([Figure 7.1](#)). C'est à l'intérieur de ces murailles que se forme le « vieux Paris ». On retrouve dans d'autres villes ce système en auréoles, à Londres en particulier. Il se forme, dans le cas de ces métropoles, une



structure multipolaire avec différents noyaux touristiques intra-muros sans compter les pôles suburbains.



**Figure 7.1**

### ***Paris : une croissance radioconcentrique***

Comme le souligne Jean-Pierre Lozato-Giotart, « les foyers touristiques culturels majeurs correspondent [...] aux capitales (Londres, Paris, Rome), aux villes d'art (Venise, Florence, Pise, Grenade, Bruges [...] ou aux «vallées culturelles» (Nil, Loire...) de renommée mondiale [...]. L'art et la culture favorisent en premier lieu les sites et villes à forte sédimentation historique » (2003). Pourtant, des villes relativement importantes, comme Lyon, ne sont pas encore arrivées à valoriser complètement cet héritage culturel et artistique, néanmoins, on compte 5 millions de visiteurs par an se rendant dans le *Vieux Lyon*. Ce quartier,

encore insalubre, dégradé il y a quarante années, a été rénové en devenant un pôle attractif. Pourtant, dans ce cas il ne s'agit pas encore d'un grand tourisme international car 30 % sont des promeneurs de la ville elle-même. Lyon est une cité importante, un carrefour, mais le tourisme, dans les vieux quartiers, n'est qu'une fonction accessoire. En revanche, des villes plus modestes (100 000 hab.) sont de véritables « villes-musées » : Bruges ou Avignon sont dans ce cas, mais le tourisme ne suffit pas à faire la richesse de la cité. Il existe donc toute une série de transitions depuis la ville mondiale, avec son très grand nombre de pôles anciens, jusqu'à la petite agglomération qui ne possède qu'un seul noyau ancien exigü. En revanche, des villes de taille moyenne n'offrent aucun centre historique capable d'attirer des visiteurs. Ceux-ci peuvent venir pour d'autres raisons : congrès, foires, réunions culturelles. Ici, ce n'est pas l'architecture ancienne qui fait venir les touristes. Ainsi, le patrimoine culturel n'est pas le seul facteur attractif, la valeur des sites est également utile pour attirer le tourisme de congrès et les réunions d'affaires. L'Europe méditerranéenne est particulièrement riche à cet égard et les voyageurs se chiffrent en millions par an, qu'il s'agisse d'Athènes, de Rome, de Grenade ou de Naples.

Chaque ville a donc intérêt à valoriser ces lieux culturels qui représentent l'identité de la cité. Toutefois, non seulement les noyaux historiques de qualité ne sont pas très répandus, mais la *dégradation* des quartiers entourant ces sites est très fréquente. Les « déconstructions » sont souvent nécessaires pour rénover ces vieux îlots qui entourent une église, un monument, une bâtisse de valeur. Généralement, les habitants ont quitté les logements sans confort, les immeubles dangereux, les rues livrées aux trafics illicites. En revanche, des restaurations remarquables ont pu mettre en valeur des quartiers comme le Marais à Paris.

### Les ghettos des centres

Le sort des vieux quartiers du centre-ville varie d'une région à l'autre ; si la dégradation n'est pas la règle commune, le problème de la rénovation de l'habitat dans les espaces urbanisés depuis des siècles se pose très fréquemment. L'extension croissante des banlieues en zone

rurale, où la place ne manque pas, est souvent provoqué par l'exode des classes favorisées et des catégories moyennes. Aux États-Unis, en particulier, la crise des centres est très précoce, liée à un développement rapide des banlieues (*suburbs*). En Europe, le phénomène est plus tardif et moins marqué.

En Europe occidentale, l'ancienneté des civilisations a particulièrement développé ces quartiers composés de logements vétustes, souvent négligés, dont l'aménagement ne commencera, dans le meilleur des cas, qu'après la Seconde Guerre mondiale. Jusqu'aux années 1970, ces quartiers du centre seront très peuplés et deviendront le refuge des catégories défavorisées.

### *Une première phase : la dégradation*

Dans une première phase, surtout à partir de la révolution industrielle du XIX<sup>e</sup> siècle, les quartiers du centre à vocation résidentielle reçoivent de plus en plus d'habitants. La rareté des moyens de transport individuels, la localisation de beaucoup d'activités dans la ville intramuros, permettent une concentration très élevée de la population. Ces quartiers connaissent une évolution complexe où se mêlent crises et rénovations ; elle se produit surtout dans les villes se développant d'une façon radio concentrique par « engorgement » du centre. Entourée de remparts ou de limites très franches, la ville européenne, avant l'explosion des banlieues, connaît des densités très fortes. Dans les quartiers aux rues étroites, aux logements anciens, ces taux de peuplements provoquent de multiples problèmes. Les artisans sont demeurés longtemps nombreux dans ces centres-villes, très animés.

La crise d'un quartier de Barcelone, en Espagne, constitue une excellente illustration de cette évolution. Le *Barrio Chino* enclavé dans le quartier du Raval est un espace proche du port et fait partie de la vieille ville. Au XIX<sup>e</sup> siècle, des familles riches y vivaient encore ; elles vont quitter progressivement le centre pour s'installer à l'extérieur. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, cette vieille cité est composée de petites ruelles : près de 200 ont moins de 3 mètres de large et 400 n'atteignent pas 6 mètres ! Ce quartier du Raval possède des densités très élevées jusqu'aux années

1960. À cette époque, sur des espaces exigus, on totalise 117 000 habitants ! Proche du port, il attire des immigrés, des clandestins, mais la population diminue inexorablement : elle dépasse à peine 30 000 habitants au début des années 1990. Le logement bon marché sélectionne une population modeste ou pauvre : immigrants ou personnes âgées qui ne veulent pas quitter leur quartier. La dégradation des logements, à la fois cause et effet, constitue l'aspect le plus visible de cette paupérisation. Dans les années 1980, environ 5 % seulement des immeubles étaient postérieurs à 1940 ! La dégradation du quartier s'est accompagnée d'une prolifération des trafics dangereux, de la drogue en particulier.

### *Le retour de la centralité*

Dans les quartiers centraux de l'Europe occidentale, la crise n'a pas été aussi profonde qu'aux États-Unis où le phénomène de banlieue (*suburbs*) se produit de façon précoce. En Europe, avec un certain décalage, la population intra-muros a régressé ou augmenté faiblement. Toutefois le recensement de 1999, en France, montre une reprise dans toutes les grandes villes, sauf à Marseille et à Paris. Dans la capitale, en effet, la population des vingt arrondissements diminue au rythme de 0,2 % l'an et la première couronne, la plus proche, ne s'accroît que de 0,3 %. En revanche, Lyon, après avoir perdu des habitants entre 1982 et 1990, a vu sa population augmenter de 30 000 personnes entre 1990 et 1999. La plupart des villes de plus de 200 000 habitants (10 villes) progressent, même si les communes périphériques éloignées reçoivent aussi beaucoup de citoyens. L'exemple français n'est pourtant pas unique. Denise Pumain constate que cette reconquête, très générale, correspond à un « modèle urbain européen » qui provient d'un attachement aux centres historiques. Dans ces conditions, la situation européenne est très différente de celle des États-Unis où les centres sont encore souvent désertés par les catégories aux revenus moyens ou supérieurs. Les îlots de pauvreté sont nombreux dans les capitales européennes, mais des efforts de réhabilitations parviennent à rénover des zones dégradées et paupérisées.

La transformation d'un quartier, laissé à l'abandon durant des années, n'est pourtant pas chose aisée d'autant que les habitants sont souvent

attachés à leur lieu de vie ; le cas du Barrio Chino, à Barcelone, montre bien l'importance d'une telle rénovation. Les décisions de la municipalité, depuis 1985, de créer une « zone de réhabilitation intégrée » en assainissant ces îlots vieillis, vont donc dans le bon sens, mais la tâche est considérable. Souvent la crise d'un quartier est directement liée à une crise des *fonctions*. À *Marseille*, grand port, comme Barcelone, on retrouve ces problèmes de rénovation mais ceux-ci sont liés à une *crise du tertiaire*. La dégradation de certains quartiers proches du centre-ville, de la Canebière, doit se replacer dans un contexte global. L'ancien système économique qui faisait fonctionner la ville reposait sur un centre tertiaire qui commandait le commerce international et des périphéries industrielles (Fos-sur-Mer). Ce système, qui était très dépendant du port, n'est plus adapté. Lorsqu'on compare le solde des métiers tertiaires, à Marseille, entre 1975 et 1990 on s'aperçoit que les arrondissements du centre perdent des emplois alors que Vitrolles, Aix-en-Provence, Aubagne ou Marignane, en créent. Entre 1980 et 1990, 10 000 habitants par an ont quitté la ville. Les familles favorisées se sont dirigées vers le sud, vers le Prado et vers les Calanques de Cassis. La « reconquête du centre-ville est donc une priorité » ; certains quartiers célèbres, comme le Belsunce, ont eu jusqu'à 45 % de logements vides et les immigrants du Maghreb se sont depuis longtemps installés dans les quartiers dégradés du centre. Celui-ci abrite 12 % de la population de Marseille, mais 29 % des chômeurs et deux fois plus d'étrangers que dans le reste de la ville. Dans le centre que l'on a comparé à une « banlieue-dortoir », de nombreux hommes seuls ou personnes âgées vivent. La question de la réhabilitation du quartier n'est donc pas un simple problème architectural : il faut replacer cette crise spatiale dans un système de développement global de la ville. « Retrouver la centralité » est donc une question essentielle pour une métropole comme Marseille.

Ainsi dans les villes moyennes, voire les grandes métropoles, la vitalité du centre, sa modernisation, la qualité de l'environnement, reflètent les échecs ou les succès. Le déclin des quartiers du centre provient également de la multiplicité des pôles commerciaux périphériques qui provoquent un mouvement centrifuge des acheteurs. À *Dunkerque*, par exemple, il faut environ trois quarts d'heure en voiture

pour aller à Lille et trente minutes pour se rendre dans un complexe commercial périphérique (où se font 20 % des achats en équipement de personne). L'agrandissement du centre est donc devenu nécessaire afin de le rendre plus attractif (la prise de décision date de 1990). En effet, au seuil des années 1990, le noyau urbain avait encore la dimension d'un centre d'une ville de 40 000 habitants. Les espaces libérés par les installations portuaires ont permis une opération d'urbanisme (baptisée Neptune) avec, par exemple, l'installation d'un centre commercial (tourisme-loisirs). D'autres activités vont également trouver leur place (restaurant universitaire).

On ne peut donc pas comprendre les systèmes urbains de l'Europe sans référence au passé et à l'ancienneté de la plupart des villes. En 1999, Marseille a fêté ses 2 600 ans, mais cette longévité à l'époque de la mondialisation nécessite une « dynamisation » des lieux.

Dans les nations de peuplement plus récent, on retrouve également cette paupérisation de certains quartiers des centres. Toutefois, comme l'indique P. George, le peuplement des États-Unis s'est réalisé en plusieurs phases « dont chacune a laissé comme dans les formations géologiques une couche distincte de population ». Contrairement à la fameuse idée du *melting pot*, « l'assimilation », la ségrégation, est souvent le modèle courant dans les villes de l'Amérique du Nord. La dégradation de certains quartiers a pris une ampleur inquiétante, jusqu'aux années 1970, avant de voir se réaliser quelques rénovations des centres.

### **L'Amérique ou « Le cercle vicieux des grandes agglomérations »**

Ce titre est en partie emprunté à un chapitre de Jacques Soppelsa, décrivant les principales phases de déclin des centres (*10 mythes pour l'Amérique*, Ellipses, 1997, Paris). La ville américaine est à l'image d'un système libéral spécifique où se mêlent des buildings très modernes et des ghettos. Si l'Europe connaît cette disposition spatiale, les contrastes sont aux États-Unis particulièrement marqués.

« Une sorte de mosaïque dissonante »

Il est impossible de comprendre la structure des villes américaines, en particulier des quartiers du centre, sans aborder cet « éclatement du *melting pot* » évoqué par le professeur Buster (Berkeley) qui aboutit à une « mosaïque dissonante ». La ville de New York est justement l'exemple type de ce morcellement en groupes sociaux distincts.

### *Des villes multiculturelles*

Le terme multiculturel est souvent mal employé. Cynthia Ghorra-Gobin pense que la ville multiculturelle désigne des agglomérations composées « de groupes culturellement distincts, suite à l'intensité des flux migratoires au cours de ces dernières décennies, parallèlement à l'avènement de l'économie-monde » (*Des villes et de la question multiculturelle : comment définir un espace multiculturel ?* 1999). Le terme, très à la mode, a plusieurs sens. Il est souvent politique, devenant ainsi un idéal, un projet de société. Ce n'est donc pas ce dernier sens que nous utiliserons ici : il se prête trop à la polémique. Une signification plus concrète sera donc choisie : l'adjectif « multiculturel » désignera tout simplement une structure pluri-ethnique, dans la mesure où il faut expliquer les différenciations spatiales.

En fait, cette mosaïque de populations n'est pas un fait nouveau. G. Prevelakis remarque justement que la ville pré-moderne, en Europe orientale ou en Asie, était multilingue et reposait sur la diversité des cultures. La notion d'État-Nation au XIX<sup>e</sup> siècle, fondée sur des traits communs et un sentiment d'appartenance, a au contraire privilégié le concept d'intégration (1999). L'hétérogénéité culturelle n'est donc pas spécifique de l'Amérique du Nord et n'a pas pour origine la « mondialisation » récente.

L'originalité de la ville américaine est la jeunesse et une concentration particulièrement forte des minorités dans l'*urbs*. Ainsi dans le premier arrondissement de Los Angeles (proche du centre), 75 % de la population est d'origine hispanique. Pour l'ensemble de la ville, le pourcentage passe de 18,40 % en 1970 à 40 % en 1990 (soit à peu près la même

proportion que la population de souche américaine). Cette communauté hispanique est elle-même hétérogène avec une représentation de tous les pays d'Amérique latine, surtout des Mexicains. Ces minorités demeurent très groupées dans un espace donné : c'est le cas des Portoricains et des Cubains (South Bronx et East Harlem à New York). Il en est de même pour les populations noires, essentiellement citadines (85 % habitent les villes). Les très grandes métropoles abritent une forte proportion de population noire : 40 % à Chicago, 76 % à Detroit, 66 % à Washington. Les quartiers occupés sont souvent pauvres et très proches du centre (à Houston, particulièrement).

Pourtant « on se gardera toutefois de confondre systématiquement ethnicité et pauvreté » car une « sélection inverse peut se produire voire élitiste comme le quartier japonais de San Francisco ou Washington Heights à New York » (J. Bethemont, J.M. Breuil). Il n'en reste pas moins que les situations les plus inquiétantes coïncident avec des quartiers habités par des minorités proches du centre. On a ainsi constaté que 80 % de la population noire et hispanique de Manhattan ne possède pas de voitures. Dans ces conditions, habiter à la périphérie est difficile ; y travailler pose également un problème. Il faut pourtant éviter de se représenter la ville américaine comme une succession de ghettos. Les sociologues ont distingué, entre les catégories de population et en particulier en fonction du groupe de la population blanche, des rapports très variés qui peuvent aller de la domination au bipartisme culturel très net jusqu'au rejet ségrégationniste qui a touché traditionnellement la population noire et plus récemment asiatique et hispanique.

Ainsi, on voit que ce problème d'un brassage des populations dépasse largement le cadre des villes et repose la question de savoir si ces immigrants vont pouvoir se fondre dans un nouveau *melting pot*. Il faut plutôt se poser une autre question très concrète : dans quelle mesure la diversité culturelle souffre-t-elle de la crise des centres ? Autrement dit comment expliquer ce « cercle vicieux » qui semble s'atténuer dans les années 1970 ?

*Des centres revitalisés ?*



On a longtemps, aux Etats-Unis, souligné la relation entre pauvreté et centralité. Autrement dit la misère se localisait dans les ghettos de l'*Urbs*, les noyaux des villes américaines. Les immigrants se sont installés, à l'origine, dans les centres, transformés en taudis pour certains quartiers. Les classes moyennes, en revanche, compte tenu de leurs moyens vont préférer les zones périurbaines. Dans ces conditions on a constaté, jusqu'à une époque récente, un « vieillissement » du « cœur » des villes. Comme l'a souligné David Giband la « *pauvreté urbaine est traditionnellement associée à la figure des quartiers ethniques paupérisés des villes centres. (...) Les années 1990 montrent que la pauvreté n'est plus l'apanage exclusif des villes centres* » (Café. geo 2009). Pourtant, désormais, la pauvreté se propage dans les zones périurbaines et progresse dans les périphéries. La localisation de ces populations défavorisées s'adapte à des facteurs multiples : travail, économie urbaine, appartenance à des cultures etc...

On assiste donc à une « revitalisation » des centres dans les villes américaines. Surtout, dès les années 1980-1990, les municipalités et /ou les entreprises contribuent à la reconversion de ces zones. On installe, dans ces quartiers, des services, des équipements culturels et religieux. Cette « *gentryfication* » se traduit par une hausse des revenus des habitants de ces quartiers. On a pu ainsi dénombrer le nombre de personnes qui ont du partir de ces ghettos transformés : entre 1990 et 2000 le chiffre dépasse les 2,5 millions. Dans les années 1960 la pauvreté semblait encore se concentrer dans ces zones urbaines centrales : en revanche on ne doit pas oublier que, depuis 1980, le nombre de pauvres dans les banlieues a augmenté de 89 %. C'est pour toutes ces raisons que l'on peut parler de la « *Renaissance des anciens quartiers taudifiés* » avec une volonté de réhabilitation de ces centres (...) On fait appel aux standards de la culture américaine, de Walt Disney aux Fast foods » (M. Goussot, 2000).

### La rénovation : un modèle très répandu

Les centres ont incontestablement connu un renouveau, mais il est encore trop tôt pour savoir s'il s'agit d'une tendance lourde et d'une

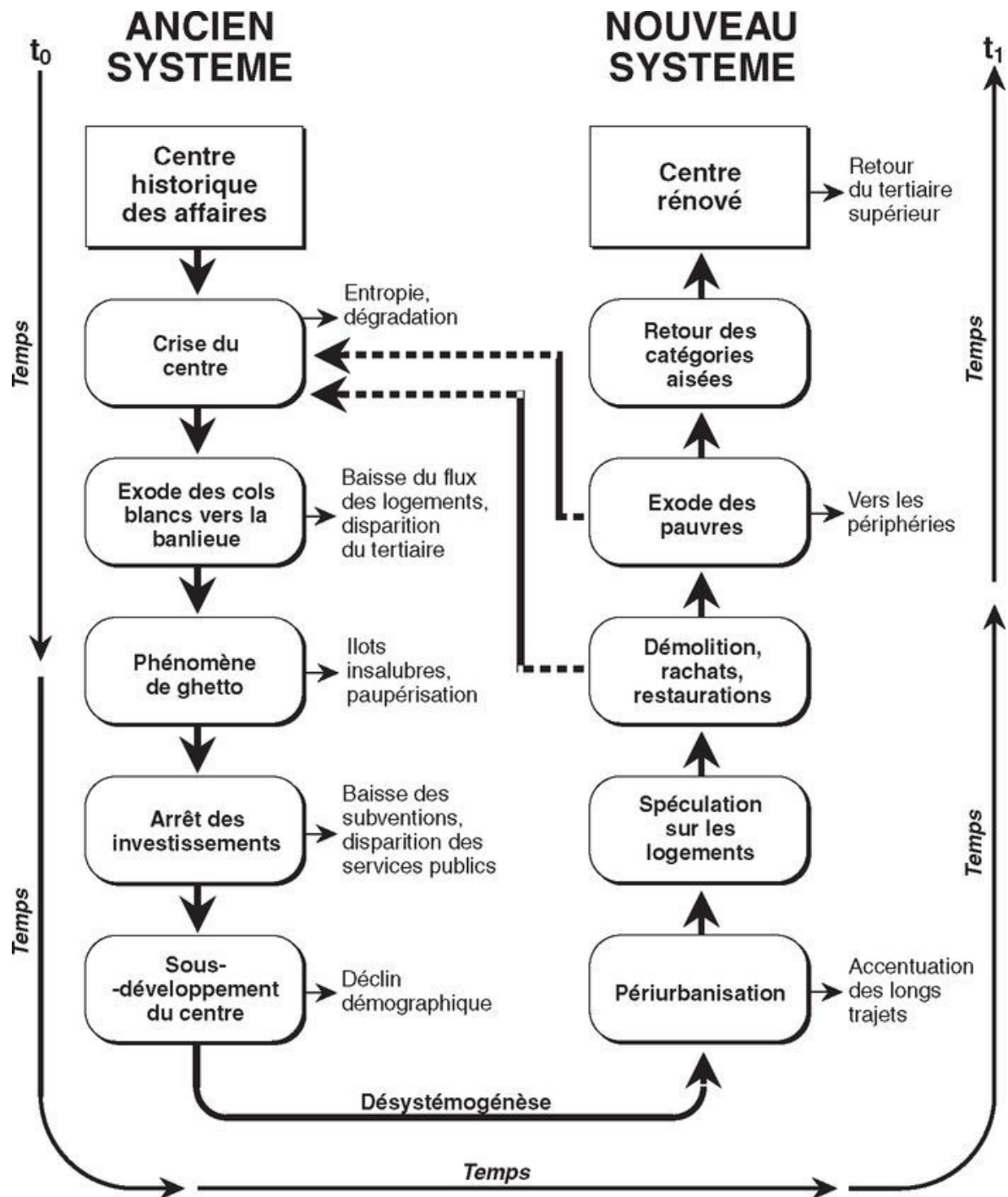
évolution structurelle. Le dynamisme des CBD, les restaurations réussies, ne doivent pourtant pas cacher les limites de ces transformations.

### *Un processus de « gentryfication »*

Il se produit, dans un certain nombre de villes ce que l'on a pu appeler un phénomène de « parisianisation », c'est-à-dire la restauration de certains quartiers bien placés, occupés autrefois par des catégories favorisées comme *Russian Hill* à San Francisco (cette colline a été appelée ainsi car elle fut utilisée comme cimetière par les marins russes avant de devenir un quartier d'écrivains et d'artistes). Ces zones réhabilitées possèdent toutes un potentiel intéressant qui permet la spéculation sur les terrains, la hausse des prix et le départ des catégories à faible revenu. C'est dans cette mesure que l'on parle plus exactement de *gentryfication*, c'est-à-dire le retour d'une certaine « aristocratie ». Celle-ci recherche l'environnement agréable et plusieurs facteurs peuvent déterminer ce retour. La restauration d'anciennes maisons bourgeoises est un élément attractif ; la proximité du CBD, d'un centre de qualité, peut également jouer un rôle. Par ailleurs, il peut s'agir de la réhabilitation de terrains abandonnés, s'ils sont bien placés : les rives de l'Hudson par exemple. Dans ces conditions, on doit distinguer une simple rénovation et un véritable réaménagement structurel d'un quartier entièrement reconstruit.

La reconquête de ces quartiers ne peut se comprendre sans rappeler sa liaison avec la vitalité d'un CBD. Situé au cœur de la ville, il reflète la puissance de celle-ci ; il est aussi source d'emplois tertiaires spécialisés. On comprend mieux la rénovation de certains quartiers proches de ce noyau. D'ailleurs l'architecture du centre des affaires traduit, à chaque époque, une mode, un désir de se faire voir, une image de puissance. Une crise économique, pour une ville, a pour conséquences le ralentissement des constructions. La vitalité du *CBD-core* (c'est-à-dire du cœur, du noyau) est le reflet de la richesse des entreprises. « Avoir un gros, gros building est très symbolique dans la culture américaine », explique Patrick Mc Carthy, président d'un groupe de presse. Être sur la 57<sup>e</sup> Rue, à New York, est déjà un signe de prospérité ; la tour LVMH, sur 10 000 m<sup>2</sup>,

abrite non seulement les services du groupe mais la plus grande boutique *Dior* du monde. (L'immeuble LVMH a été conçu par l'architecte français C. de Portzamparc.) L'essor des commerces de luxe constitue un aspect de cette rénovation car elle rétablit l'image d'un quartier et favorise le retour des catégories favorisées, entraînant un accroissement des ressources fiscales et la formation de ce qu'on a pu appeler – le terme est peut-être excessif – des « ghettos de luxe » ([Figure 7.2](#)).



**Figure 7.2**

***Le système américain : la rénovation des centres***

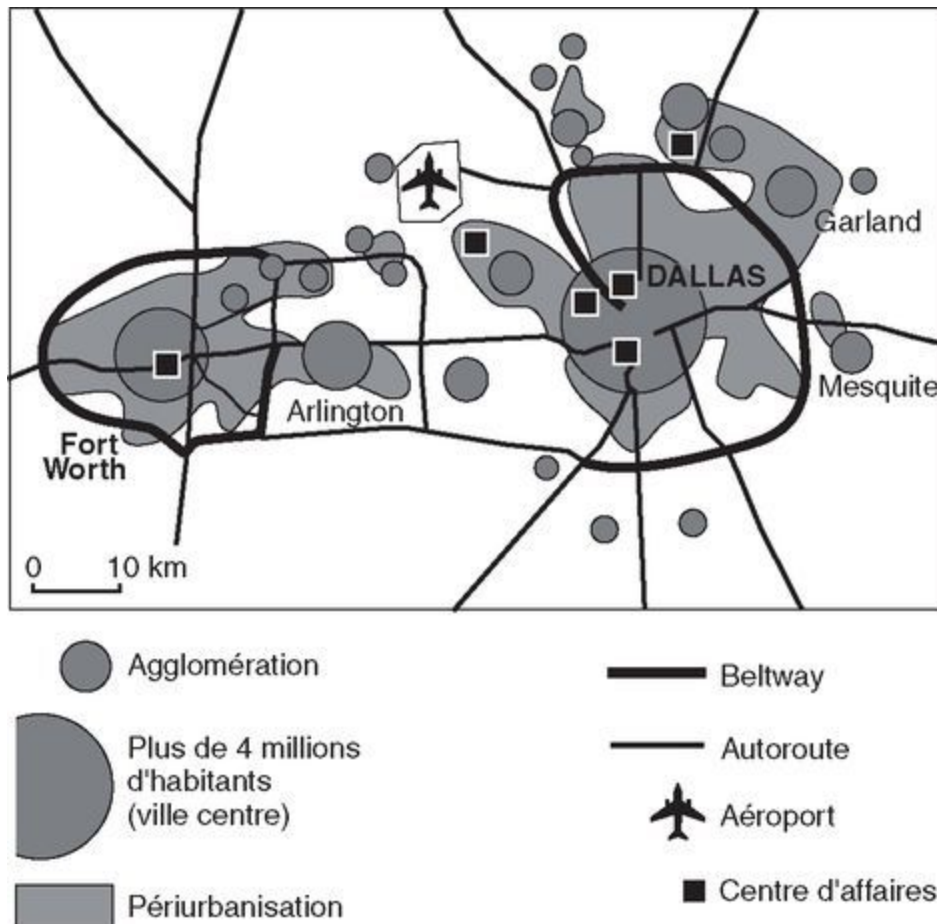
Cette évolution est la plupart du temps fonctionnelle, provoquée par la disparition des emplois dans un quartier : la logique de la localisation des

entreprises est très fluctuante. En définitive, le chômage est la cause principale des dysfonctionnements.

### *Le drame des populations non qualifiées*

L'évolution des quartiers centraux ne peut se comprendre sans connaître les conditions du marché du travail. Le déclin démographique des centres correspond à une sélection liée à la stratégie des entreprises et aux possibilités d'emplois. La localisation des firmes reflète l'Amérique dynamique : la plupart du temps les techniciens, les travailleurs qualifiés ont quitté les quartiers urbains intra-muros.

Le centre garde donc les minorités qui ne peuvent s'adapter à la mobilité des conditions économiques. Il est, en effet, difficile de se loger près des sources de travail si les revenus ne sont pas suffisants. Aussi, les entreprises recherchent une main-d'œuvre qualifiée, la proximité de foyers de consommation, des infrastructures (scolaires, services, etc.) de qualité, un système route et des voies de communication denses. *La qualité de la vie* joue également un rôle essentiel car elle offre deux avantages : les travailleurs qualifiés viennent plus volontiers et l'image positive de la ville devient un facteur attractif. Une enquête du magazine *Fortune* a éliminé dans son classement des villes offrant le plus d'avantages aux entreprises, cinq agglomérations : Birmingham, San Antonio (Texas), Jacksonville (Mississippi), Memphis (Tennessee) et Norfolk (Virginie). Malgré des qualités incontestables, l'insuffisance de la qualité de la vie les a écartées du palmarès. En revanche, on trouve en tête Atlanta et Dallas ([Figure 7.3](#)). Ces classements, très utiles pour une entreprise, n'ont qu'une importance relative car ils sont souvent subjectifs : *The Economist* n'avait-il pas décrit Dallas comme « la ville la plus laide d'Amérique du Nord » !



**Figure 7.3**

### ***Une grande métropole : Dallas***

L'étendue des *friches urbaines* doit se replacer dans ce système pervers qui entraîne l'arrivée – ou le maintien – des populations pauvres dans des quartiers délaissés. Hangars, anciens entrepôts, usines désaffectées : tels sont souvent ces paysages abandonnés. Le phénomène est d'ailleurs général dans les pays industriels, et la lutte contre cette situation est difficile. Comment utiliser ces espaces ? Que faire des usines désaffectées ? En France, en Lorraine, vieille région sidérurgique, on compte 3 000 hectares en friches (Jacques Sgard a conçu des « trames vertes » pour effacer « l'image du naufrage de la sidérurgie »).

*Des reconversions inégales*

Le destin des centres n'est, en définitive, que la conséquence de crises de reconversions qui ont touché, à un moment ou un autre, tous les pays industriels. Ces zones, à la recherche de nouvelles activités, connaissent des évolutions très différentes. L'aide de l'État, courante en Europe, est un atout précieux. Inversement, une zone en crise peut être abandonnée aux lois du marché.

Deux exemples très différents montrent, concrètement, l'utilité d'une intervention des pouvoirs publics. Dans le premier cas, il s'agit de la ville de Pittsburgh, ancienne capitale de l'acier et, dans le second cas, à une échelle plus réduite, au Canada, la difficile « résurrection » d'un quartier de la « Basse Ville ».

### **Pittsburgh, une transformation réussie**

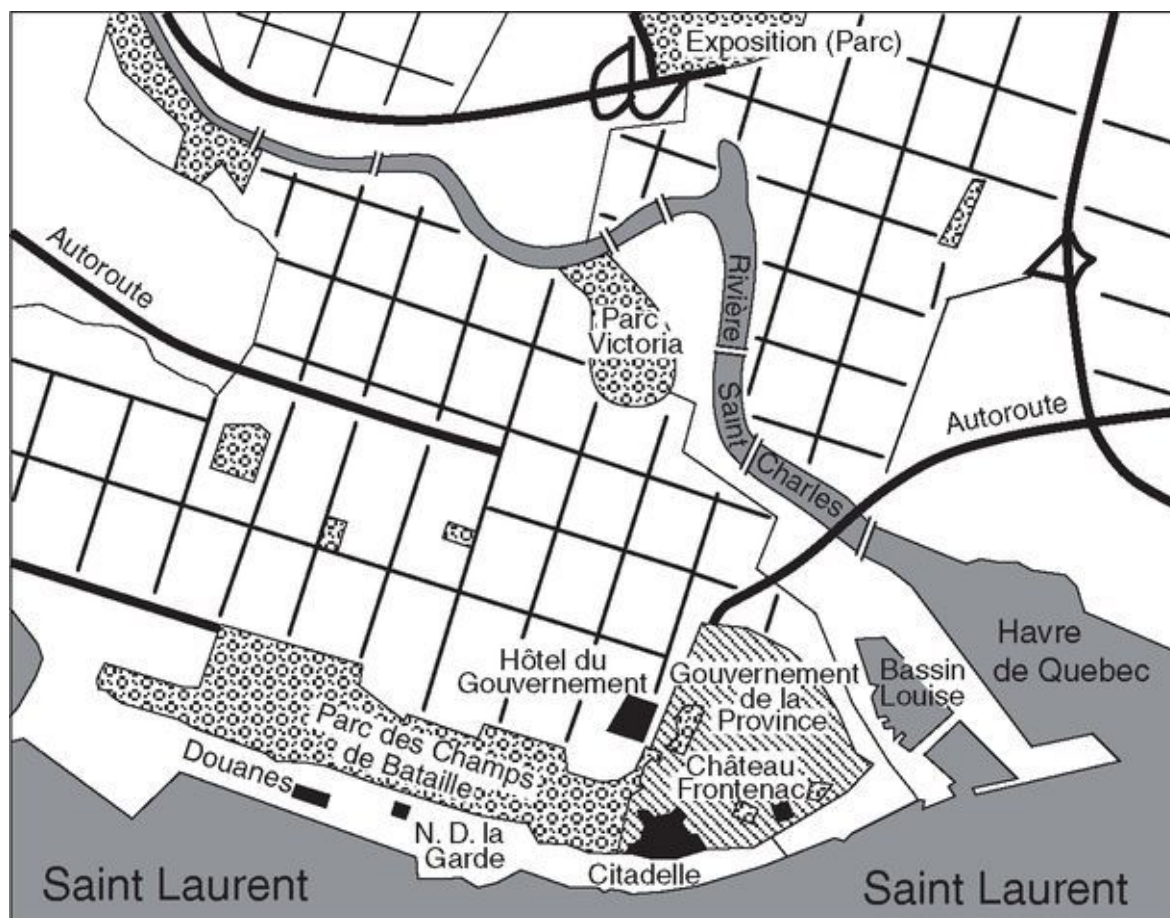
Fondée en 1754 par Duquesne, la ville connaît son véritable essor après 1840 avec l'exploitation du bassin houiller des Appalaches. La cité devient le premier foyer sidérurgique des États-Unis. En 1880, la ville a déjà plus de 150 000 habitants. Aujourd'hui, la ville proprement dite a 300 000 habitants, l'agglomération atteint presque les trois millions.

La crise de l'acier et de la sidérurgie a entraîné la fermeture de toutes les grandes usines. Entre 1979 et 1983, le taux de chômage est passé de 6 % à 15 %. À la fin des années 70, Pittsburgh est une cité sinistrée et cette situation se reflète particulièrement dans le centre-ville ; celui-ci, à l'époque de la prospérité, était si enfumé, que l'on devait allumer les lampadaires en plein jour. La ville symbolisait à la fois le travail, l'emploi et la pollution. On raconte que les cadres, à midi, devaient rentrer chez eux pour changer leur chemise blanche [...]. L'écrivain anglais, H. Spencer, a même été jusqu'à écrire : « Il suffit d'un mois à Pittsburgh pour avoir envie de se suicider. » La tradition soutenait même que l'on pouvait marcher sur l'eau des trois rivières tellement celles-ci étaient polluées [...]. On est toujours frappé aujourd'hui du nombre d'avis contradictoires sur l'évolution de cette ville. On trouve, à la fois dans la presse et dans les ouvrages universitaires des affirmations curieuses : « une conversion réussie », « la faillite », « une capitale sinistrée » (*Le Monde*, octobre 2004). Pourtant la réalité est moins désolante. Déjà, en 1992, une revue canadienne notait que Pittsburgh « est plus forte que l'acier » et demeure dans le « peloton de tête des villes

les plus vivables d'Amérique » après un « magistral recyclage ». Parler d'échec c'est oublier toute la dureté de la vie des ouvriers à l'époque de la sidérurgie triomphant : pollution des rivières, lampadaires allumés en plein jour à cause des fumées ou employés obligés d'aller changer leurs chemises dès midi à la maison ! Il est peut-être exagéré de parler comme un journaliste de la NBC de « miracle de la renaissance urbaine » mais c'est plus proche de la vérité que les analyses des spécialistes européens. La plupart des projets de développement sont gérés par un organisme privé à but non lucratif : La *Regional Industrial Development Corp* qui travaille avec la municipalité. Le rôle de la RIDC est également d'acheter des usines qui ferment (ou sont fermées) afin de les transformer et de les proposer à des investisseurs : c'est le cas de Sony. Le président d'une agence dont le rôle est de faire venir les entreprises résumait ainsi la nouvelle politique : « Pour attirer des cerveaux, des entrepreneurs, des investisseurs [...], il faut plus qu'une bonne main-d'œuvre. Le style de vie est déterminant pour les gens qui choisissent de venir ici. » ■

Dans le cas de Pittsburgh, il s'agit non seulement de la reconversion d'un quartier mais plus exactement du sort d'une métropole tout entière. Il est donc intéressant, à l'échelle micro-locale, d'analyser le processus de transformation d'un simple quartier. Le modèle choisi concerne la ville de Québec, au Canada, car elle tente de concilier l'ancienneté de sa fondation et une morphologie de ville américaine. Ainsi, se juxtaposent un noyau historique, en bordure du Saint-Laurent et une ville au plan endamier aux formes géométriques. ([Figure 7.4](#)).





**Figure 7.4**

### **Québec**

L'exemple de Québec souligne la difficulté de la restauration d'une image suffisamment agréable pour faire revenir les habitants ; le logement est à cet égard capital.

Dans les pays en voie de développement, la dégradation ou la précarité des logements prend une ampleur tout à fait spectaculaire. La diversité de ces États rend difficile toute généralisation d'autant que l'histoire, les niveaux de vie sont très différents. On peut cependant tenter, très brièvement, de comprendre ces systèmes complexes et changeants des centres villes dans l'ancien Tiers Monde. Le seul fait incontestable est la violence des contrastes entre des CBD, parfois très modernes, et la pauvreté absolue de certains quartiers.

### **Québec : la restauration de la « Basse Ville »**

« Édifiée sur la rive gauche de l'estuaire du Saint-Laurent, la ville fut fondée au début du XVII<sup>e</sup> siècle. Site défensif de la Nouvelle-France, elle utilise sa confluence avec la rivière Saint-Charles. La vieille ville, de structure très européenne, a longtemps été cernée de remparts (achevés en 1832). Avec ses rues tortueuses, sa citadelle, son couvent des Ursulines, son Hôtel-Dieu, Québec conserve ainsi les traces de son origine française liée à l'histoire du Canada. C'est ainsi que le «Parc du Champ de Bataille» a vu la défaite des Français par les Anglais en 1759, annonçant la cession du Canada à la Grande-Bretagne.

« Dans ce cadre général, l'évolution d'un quartier de la «Basse Ville» pose le problème de la revitalisation de l'ancien centre de Québec. Il est situé entre la rivière Saint-Charles et l'escarpement menant à la Haute ville comprenant les jardins de Saint-Roch.

« Dans les années 50, ce quartier était pourtant très animé et concentrait 60 % de commerces de détail de l'est de la ville de Québec. Une revue canadienne explique, dans un style imagé que dans les années 60 les centres commerciaux des périphéries vont bouleverser cette situation : «La banlieue siphonne le tiers des quelque 10 000 habitants qui laissent derrière eux les plus démunis. Depuis Saint-Roch doré est devenu Saint-Roch paumé». (Danielle Stanton.) Le maire de la ville, dès 1989, se demande s'il est possible de «tolérer qu'en plein cœur de la capitale un grand quartier jadis névralgique soit devenu territoire sinistré». Les municipalités vont faire de cette rénovation une priorité en essayant de faire revivre ce quartier «en bas de la pente douce dans ce cas».

« Repeupler devient nécessaire mais l'image de ces rues est très mauvaise : prostitution, insécurité, etc. À partir de 1993, des crédits importants sont consacrés au jardin Saint-Roch et des organismes viennent se réinstaller dans la Basse Ville (enseignement, information). Des écoles des métiers d'art visuels prennent même possession d'une usine désaffectée de sous-vêtements féminins. Ce retour d'un certain nombre d'activités est pourtant très lent car la réputation de Saint-Roch ne s'améliore pas. L'implantation d'une Bibliothèque centrale est à l'origine mal jugée et la réouverture du Théâtre impérial est une gageure. En l'an 2000, 180 millions de dollars auront ainsi été consacrés à ces

innovations mais le taux d'occupation des immeubles n'est encore que de 42 % en 1998. De jeunes couples osent revenir, mais il est difficile pour rénover d'élever les loyers en chassant les plus pauvres. Saint-Roch n'est donc pas encore redevenu le véritable «centre-ville» de Québec. Le maire de la ville compte cependant commémorer l'an 2008 car «Québec sera la première ville au nord du Rio Grande à célébrer quatre siècles d'existence» ». ■

*Sources : l'Actualité, août 1998, n° 23 (Montréal).*

### **Dans le « Sud », la pauvreté façonne la ville**

Les situations des villes des tiers-mondes sont très différenciées ; il est cependant aisé de reconnaître des traits communs. La rapidité de la croissance des grandes métropoles, l'afflux migratoire, la ségrégation sociospatiale, représentent quelques aspects de la crise urbaine des pays en voie de développement.

Les villes du « Sud » présentent les caractères suivants :

- l'importance d'un habitat précaire qui s'étend d'une façon désordonnée et illégale ;
- l'absence dramatique d'équipements élémentaires ;
- les contrastes sociaux, ethniques ou raciaux très marqués ;
- un chômage important.

Ainsi, les brillantes façades des grandes mégapoles comme São Paulo, Le Caire ou Shanghai, se juxtaposent aux bidonvilles et aux quartiers laissés à l'abandon.

### **Le mal-développement urbain**

Les villes des pays en voie de développement, avec leurs cultures souvent millénaires, leurs traditions, sont des milieux complexes où la « fragmentation » urbaine devient la règle. Au-delà des traits communs à toutes les villes que les modèles généraux tentent de saisir, il existe une spécificité qualitative : la faiblesse du revenu moyen par habitant.

## *Un sous-équipement dramatique*

Les États dont le PNB par habitant dépasse 8 000 dollars par an sont, en définitive, peu nombreux (moins de 70). La ville du « Sud » fait partie de systèmes ouverts avec des phénomènes de rétroactions positives, conduisant à l'entropie c'est-à-dire au déséquilibre voire à « l'explosion ». La pauvreté joue donc un rôle fondamental. Ainsi après examen du *PIB* par habitant, à parité de pouvoir d'achat, on remarque que la plupart des États africains, certaines nations d'Asie, n'atteignent pas 1 000 \$ par an et par habitant et fréquemment beaucoup moins. Par ailleurs, l'indicateur de développement humain (*IDH*) qui prend en compte des facteurs indiquant l'espérance de vie ou le niveau d'instruction souligne l'extrême misère de la population. (Le maximum est 1 : la moyenne des pays les moins avancés est 0,336...)

Cette pauvreté, ce manque d'équipement, de soins, de travail va se retrouver dans de très nombreux pays qu'il s'agisse des « très pauvres » ou des « relativement pauvres ». Les principaux caractères du mal-développement ayant déjà été envisagés, il faut simplement analyser les *effets* de la pauvreté sur l'organisation urbaine. Le niveau de vie moyen des habitants est si bas que l'accès au logement est un problème souvent insoluble ; de plus, les ressources des municipalités ne parviennent pas à couvrir les frais d'équipements élémentaires des villes : eau potable, assainissement, accès à l'électricité, voies de circulation, sans compter l'accès aux soins ou à l'éducation.

La croissance démographique, en Afrique notamment, exige des investissements considérables. Il faut non seulement assurer l'entretien de ce qui existe, mais surtout prévoir les infrastructures de l'avenir. Un accroissement de 1 % de la population entraîne des investissements importants : une augmentation de 3,4 % ou 5 % exigerait des sommes énormes, une volonté de planification et une gestion saine des fonds... La conférence d'Abidjan (janvier 1998) avait pour objectifs les difficultés locales et la décentralisation ; elle réunissait les élus des grandes villes d'Afrique. La « maintenance des équipements » fut une priorité retenue : il s'agit en effet d'un problème de première urgence. Les besoins sont considérables, les ressources très insuffisantes. À

Abidjan par exemple, on compte sur 4 000 kilomètres de voirie, 450 seulement sont bitumés... Comme le souligne A.M. Frérot, « il tombe chaque année un mètre de pluies » et la « nappe phréatique affleure sur 60 % d'une ville de plus de 2 millions d'habitants ». Par ailleurs, « Douala se noie dans des nids de poule sans que l'urgence soit ressentie en haut lieu » (A.M. Frérot, 1999).

L'accessibilité aux équipements en zone urbaine : l'exemple de quelques États (services publics).

	Eau potable (%)	Assainissement (%)	Électricité (1) (%)
Allemagne	100	100	100
Grande-Bretagne	100	100	-
France	100	100	99
Argentine	73	100	87
Brésil	95	38	33
Chili	100	100	85
Mexique	94	65	75
Cameroun	42	-	6
Côte-d'Ivoire	57	81	40
Égypte	95	80	46
Mozambique	44	61	26
Nigeria	100	80	81
Soudan	90	40	19
Tunisie	100	71	63
Zambie	76	77	28

(1) Habitations desservies.

Dans les villes des Tiers Mondes, les divers équipements sont souvent privés et s'intègrent dans des marchés spéculatifs considérables. L'aménagement planifié, concerté, cède la place à un développement chaotique. L'occupation souvent illégale de terrains (seules les classes moyennes ou riches ont accès à un marché légal) entraîne inévitablement une absence d'équipements.

### *La « fragmentation urbaine »*

Les clivages sociaux, qui ne sont pas le monopole des pays du « Sud », présentent néanmoins dans ces pays une brutalité qui est sans commune

mesure avec ce que l'on rencontre au « Nord ». En Afrique, en particulier, l'exode rural rapide, les fortes natalités, les différenciations ethniques, provoquent une carence dramatique en logements. Le développement du prix des terrains dans le centre, les spéculations immobilières alimentées par l'abondance de capitaux, entraînent une sélection impitoyable. On peut souligner en se limitant à la ville intra-muros, plusieurs types de quartiers :

- *les plus favorisés*, réservés aux catégories riches qui peuvent s'éloigner du centre en fonction de la beauté du site (collines, vue sur la mer, etc.). Au *Caire*, par exemple, on trouve de beaux immeubles réservés aux fonctionnaires, aux cadres, aux industriels comme Garden City, Heliopolis, les îles de Zamalek, véritables enclaves presque entièrement privées à la manière de certains quartiers américains ;
- *les classes moyennes*, trop peu représentées dans le « Sud », habitent souvent des immeubles, c'est-à-dire des appartements : c'est le cas du « Grand Dakar ». À *São Paulo*, il n'existe pas de coordination publique ; ce qui a entraîné une urbanisation souvent anarchique ;

« L'absence de toute planification urbaine dans un pays où prime la loi du laisser-faire (explique) le développement chaotique de la folle mégapole. Surfant sur les collines, les quartiers ont poussé dans le plus grand désordre. São Paulo a grossi au fil d'invasions incessantes. Avec toujours le même scénario : les familles en quête d'un logement s'approprient un bout de terre où elles construisent des logements de fortune. Sous l'impulsion de «leaders communautaires» elles s'organisent et revendiquent ce qui leur manque : eau, électricité, routes, lignes d'autobus, téléphones publics, hôpitaux. Les autorités finissent, du bout des lèvres, par leur octroyer des infrastructures et les terrains demeurés vierges prennent de la valeur, attirant des projets immobiliers réservés aux classes moyennes. » ■

*Source : Y. Le Houelleur, Croissances, n° 394, 1996.*

- *les quartiers populaires* sont très variés, fractionnés à l'extrême et dispersés depuis le centre jusqu'aux périphéries lointaines. La

ségrégation peut revêtir diverses formes. En Asie ou en Amérique du Sud, le fractionnement ethnique est moins élevé qu'en Afrique. Les catégories sociales pauvres sont le plus souvent rejetées à la périphérie de la ville. Toutefois, la misère est aussi très grande dans des quartiers du centre très proches de la ville moderne : en effet, les nouveaux arrivants viennent tout d'abord près du centre. À São Paulo, le processus de paupérisation va revêtir plusieurs formes. Ainsi des immeubles sont morcelés de façon à entasser le plus de monde possible. Des familles entières vont loger dans une seule pièce souvent sans fenêtre. Le squat est une autre forme d'installation dans des immeubles inoccupés. Il y a donc, pour une municipalité, ce qui est illégal mais accepté face à la pression des pauvres. En Amérique latine, les *favelas* désignent à l'origine un habitat spontané intra-urbain ou suburbain en constructions légères.

Parfois des projets de réhabilitation détruisent les îlots de bidonvilles, et les conditions de relogement sont très variables suivant les municipalités et les systèmes politiques. À São Paulo, la mairie, copiant une réalisation de Singapour, a construit de grands immeubles sur des zones de favelas. Les habitants se voient proposer un bail équivalent à la moitié du salaire minimal par mois. Cette réalisation, nommée Cingapura, abrite 700 familles dans 17 immeubles en bordure d'une avenue proche de la gare routière du Tiête. Le plus souvent ces relogements – lorsqu'ils existent – sont à la périphérie. (Le quart de la population de Dakar à Pikine.) Le modèle général est donc plutôt l'exode des pauvres à la périphérie.

Cette évolution se produit toujours en plusieurs phases :

- dans un premier temps, une zone de constructions illégales se crée ;
- dans une deuxième phase, les équipements s'y installent (très lentement...) et la densité de la population est maximum. Tout naturellement, ces espaces sont intégrés officiellement et légalisés ;

- une troisième étape peut se réaliser : les nouveaux bidonvilles sont obligés de s'installer plus loin encore en entourant des noyaux commerciaux ou des quartiers résidentiels.

Ces tendances générales se modifient en fonction de la taille de la ville et de son pouvoir d'attraction. L'analyse de deux mégapoles va permettre, concrètement, de comprendre la mutation des centres dans des contextes régionaux spécifiques.

### Des centralités mouvantes

Cette notion de centralité, très vague au demeurant, est complexe, car dans les villes géantes, elle est synonyme de mobilité. Les mutations incessantes des périphéries s'accompagnent d'une véritable migration, voire un éclatement des pôles attractifs. Éternel chantier, le centre-ville (et toute l'agglomération est un espace disputé, convoité qui se modifie sans cesse) constitue souvent une « belle vitrine » en perpétuelle mutation, qu'il s'agisse du centre des affaires, de la vieille ville historique ou des quartiers de résidences. Le Caire et Shanghai, deux agglomérations en apparence différentes, permettent de mieux saisir cette évolution dans deux systèmes différents. Dans le cas de la ville égyptienne, on observe une « atomisation » des centres dans un contexte de désengagement de l'État ; en revanche Shanghai, avec son « socialisme de marché » restructure le centre de manière autoritaire, afin d'adapter celui-ci aux nouvelles conditions.

### *La migration des centralités (J.-F. Troin)*

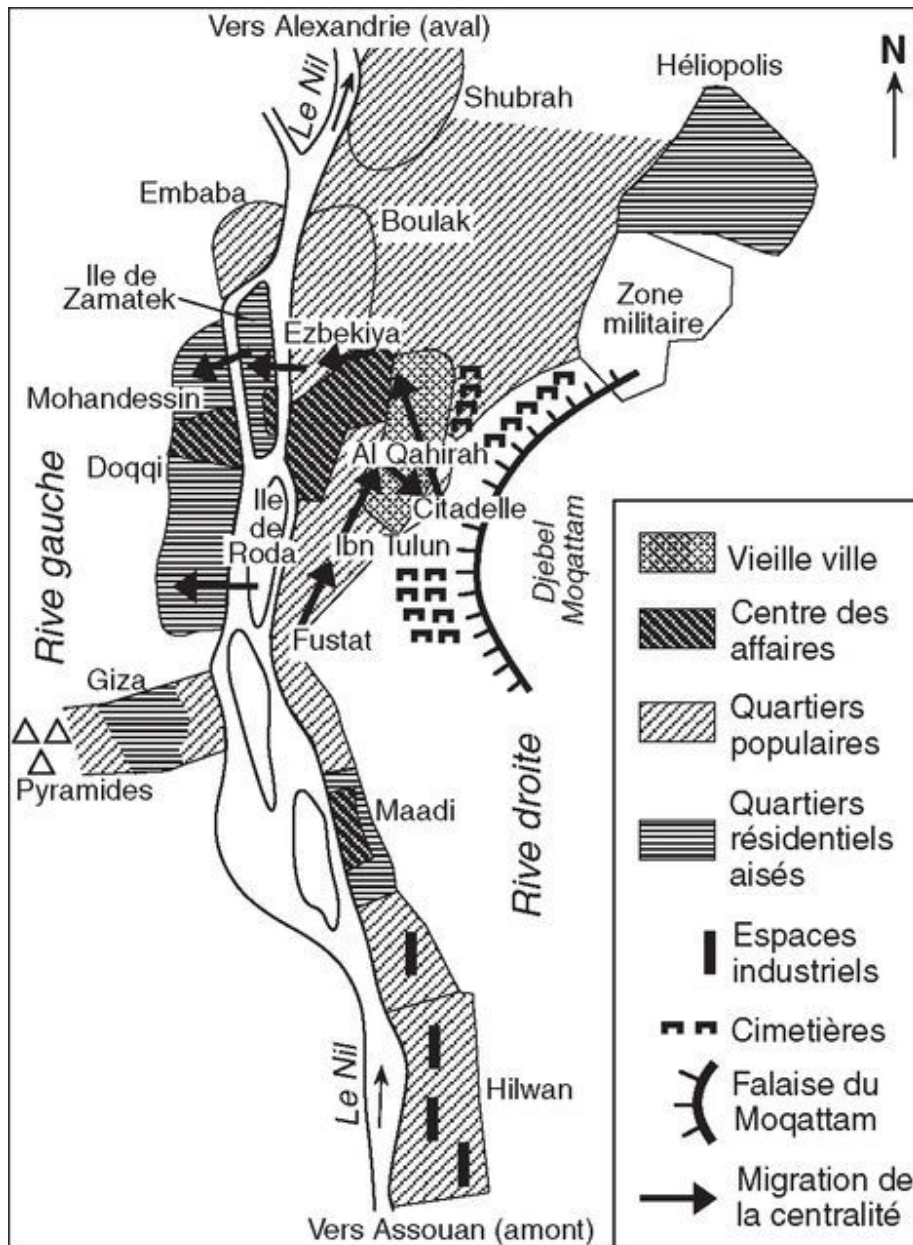
Cette énorme ville qui s'étire au long du Nil est très ancienne. Construite au pied du Djebel Moqatton, sa position de carrefour a toujours attiré des peuples très divers. La ville moderne, coloniale, s'est comme d'habitude juxtaposée à la ville traditionnelle. La présence anglaise est la cause principale de l'extension rapide et anarchique de l'agglomération. Surtout développée sur la rive droite du fleuve, Le Caire s'étend au XX<sup>e</sup> siècle sur la rive gauche, sur les îles, au long du fleuve,



établissant ainsi un rééquilibrage entre les deux rives ([Figure 7.5](#)). Les centres d'affaires se sont donc déplacés sur la rive gauche, dans l'île de Zamalek, à Mohandessin, au sein même des quartiers résidentiels (services publics, firmes multinationales, commerces de luxe, etc.). Le Caire est un bon exemple de dispersion de la centralité qui se répartit en plusieurs noyaux.

Aussi, le rôle culturel de la ville lui donne une fonction que l'on peut qualifier d'internationale, compte tenu du nombre de touristes. Dans certains vieux quartiers, « l'histoire n'est pas morte, mais fait partie de la vie des gens » (G. Ghitany). Toutefois, la ville n'est souvent qu'une brève étape avant d'aller voir les pyramides.

Cette ville multipolaire qui s'étend sur 35 kilomètres d'est en ouest et 46 du nord au sud dans l'axe du fleuve forme une région anisotrope. Cependant, la limite ville-campagne est particulièrement floue car tout le delta est composé d'une foule de noyaux urbains. On comprend mieux les problèmes posés par cette extension démesurée. Les deux effets pervers habituels se produisent : crise du logement et sous-équipement dramatique (mal-gré



D'après A.-M. Frérot, J.-F. Troin, 1999.

**Figure 7.5**

***Le Caire ou l'éclatement du centre***

des efforts souvent remarquables comme l'amélioration de la circulation avec viaducs et autoroutes). L'assainissement pose des problèmes complexes car il est difficile de couvrir tous les quartiers nouveaux ou anciens qui n'ont pas l'eau courante ni l'électricité. L'État qui se

désengage a laissé à des concessionnaires le soin de s'occuper des problèmes de logement et les inégalités se sont accrues.

Dans des conditions de croissance rapide, les politiques adoptées sont très importantes car elles conditionnent les formes du développement. Quel rôle doit jouer l'État ? Y a-t-il un plan d'aménagement ? Comment rénover un quartier pauvre ? Dans un système radicalement différent, il est intéressant d'étudier l'évolution d'une autre grande ville.

### **La ville islamique : le sort du noyau historique**

« Dans la plupart des cas, on assiste à une sorte de marginalisation du noyau historique qui finit par constituer un lieu de sous-habitat participant de moins en moins à la vie urbaine parce que ses structures se trouvent affaiblies par rapport à la puissance, aux moyens techniques et financiers de la ville moderne. Plus rarement, lorsque la ville a fait l'objet d'une croissance périphérique, par exemple, on peut constater une assimilation du noyau traditionnel, mais les poussées spéculatives entament son intégrité... Quoiqu'il en soit, les problèmes sont toujours importants car on assiste à une altération des tissus, un surpeuplement, une dégradation économique, une déstructuration sociale et surtout à une détérioration culturelle dommageable et pénalisante.

« Les noyaux traditionnels n'ont de fait que deux atouts : l'intérêt architectural de leurs monuments ou palais et la survivance de vocations spécifiques (souk, bazar, artisanat). » ■

*Source : J. Pelletier, C. Delfante, Villes et urbanisme dans le monde, Armand Colin, 1997.*

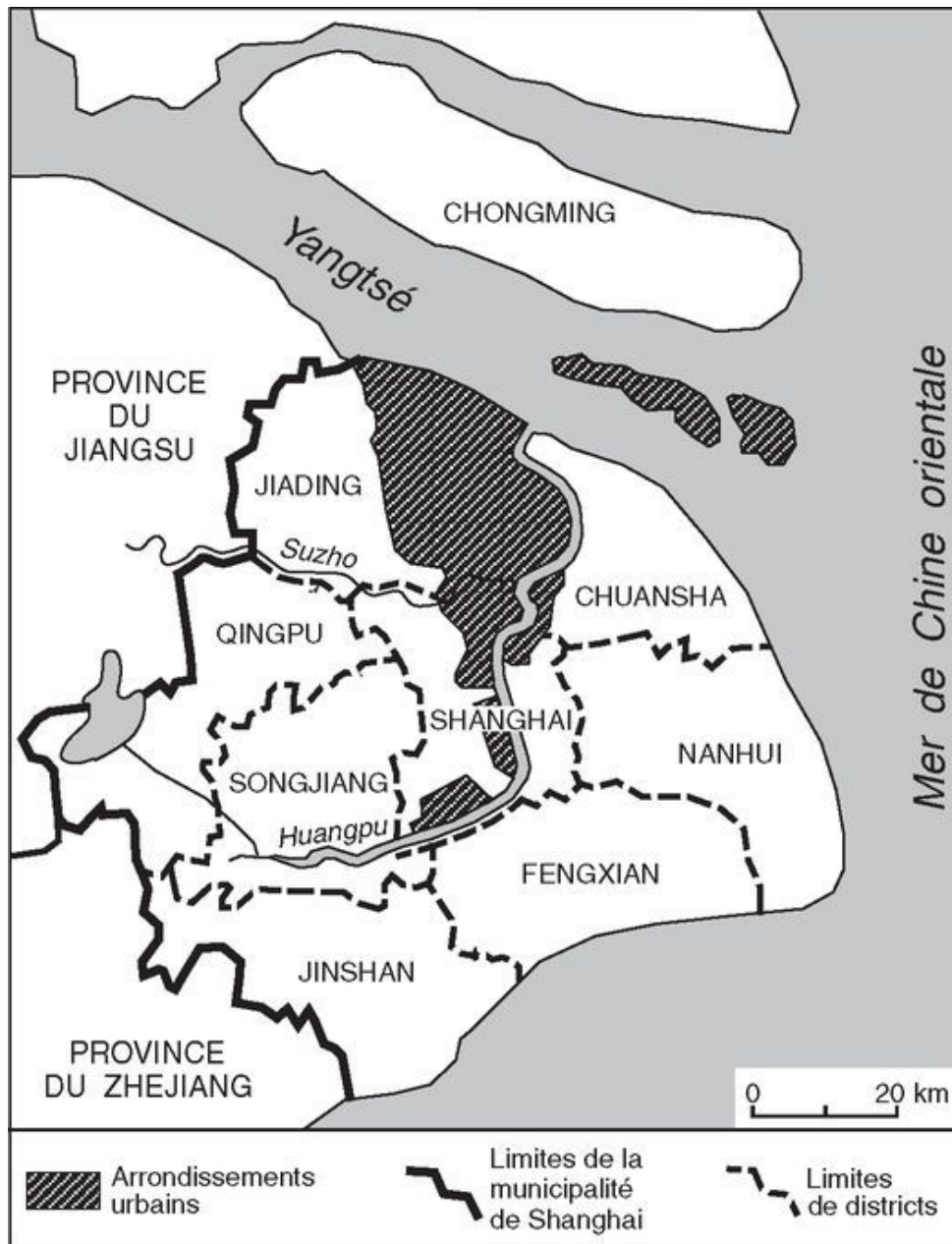
### *Shanghai : 26,8 millions d'habitants en 2025*

Dans la Chine socialiste qui s'ouvre à l'économie de marché, les conditions de la rénovation des quartiers centraux sont très différentes. La croissance extrêmement rapide de la plus importante ville de la Chine remet en question toute la structure de la cité : on rase, on détruit.

*Une ville qui « explose »*

La cité proprement dite s'étend sur 280,45 km<sup>2</sup> et se compose de 10 arrondissements (soit 4,4 % de la municipalité de Shanghai) ([Figure 7.6](#)). La densité est l'une des premières du monde, mais coïncide avec un vieillissement dramatique du parc urbain et une insuffisance des *équipements élémentaires*.

Le professeur Liu Ta, de l'Institut de géographie de Nankin, a très bien analysé les causes profondes du vieillissement de Shanghai (« Rénovation urbaine et développement à Shanghai », *Villes en parallèle*, n° 23, 24, 1996). La densité de la population, dans la vieille ville, est encore plus importante, d'autant qu'il existe une *population mobile* qui se monte, en l'an 2000, à 3 millions ou 4 millions de personnes. Au cœur même de la cité, les densités deviennent encore plus importantes : près de 50 000 hab./km<sup>2</sup> ! Il y a donc surpeuplement dans la mesure où les logements sont devenus très insuffisants : la surface habitable par personne est très réduite. Shanghai a toujours occupé une place à part en Chine, sorte de « Chicago de l'Orient ». L'ouverture du pays confirme cette évolution avec une remise en cause du système des décennies précédentes. La croissance industrielle désordonnée a contribué à dégrader le centre. De plus, Shanghai a toujours été un port important et un foyer d'immigration où la main-d'œuvre était abondante. Dans ces conditions, la principale cause de déséquilibre provient de la trop grande concentration



Source : YAN Zhongmin et al., *Shanghaishi*, 1993.

**Figure 7.6**

### ***La municipalité de Shangai***

des industries au cœur de la ville, mêlant résidences et usines sur de petits espaces. La plupart des entreprises sont en effet localisées dans les vieux arrondissements très peuplés, soumis à la pollution, aux rejets de fumées, aux déchets, aux eaux usées.

On comprend que les conditions de développement d'un CBD soient aussi mauvaises ; le tertiaire, plus adapté au centre-ville, est encore peu représenté. En comparant les secteurs urbains de quelques grandes villes, la prédominance écrasante du secondaire apparaît à Shanghai.

En économie de marché, même en tenant compte des diverses contraintes qui pèsent sur le prix des terrains, la plus-value foncière entraîne une *sélection des activités*. La rentabilité rejette à la périphérie les entreprises moins rentables – ou qui exigent de la place. En revanche le centre-ville, aux terrains coûteux, va recevoir des fonctions de haut niveau, plus rentables. Or en Chine, c'est le plan qui gère l'organisation spatiale. Comme le souligne Liu Ta, « la rente foncière des terrains urbains n'était pas intégrée dans les coûts de production ». En fait, le facteur principal de la dégradation du centre à Shanghai réside dans ce système foncier. La rénovation actuelle très avancée est cependant délicate afin d'éviter la spéculation. Elle repose sur des taxes foncières, le développement du tertiaire ou les investissements étrangers.

Cette transformation nécessaire d'une ville qui reçoit des migrants des campagnes (sans leur famille car ils n'ont pas le droit), qui devient une ville internationale et qui connaît une croissance impressionnante s'opère de façon très brutale. La population est le plus souvent forcée de déménager et de se reloger dans des banlieues éloignées.

### *Une plaque tournante de l'Asie ?*

La modernisation rapide de Shanghai, devenue le symbole d'une nouvelle Chine, pose des problèmes complexes. Trois millions de Chinois des provinces sont arrivés dans la ville en 1996 et, inversement, de nombreux habitants du centre sont obligés de s'en aller. Les nouveaux arrivants acceptent des salaires très bas et envoient de l'argent à leurs familles. On sait qu'il existe en Chine une énorme masse de paysans sans terres (peut-être près de 150 millions) qui émigrent sur les façades littorales en développement. Ces derniers sont mal aimés par les habitants de Shanghai qui les accusent d'accroître le chômage (ce qui est faux car ils n'accepteraient pas le salaire que l'on donne aux migrants).

Dans ces conditions, les habitants du centre-ville sont relégués à la périphérie car on détruit pour reconstruire, pour agrandir une avenue, tracer une autoroute, installer des bureaux. De toute façon, les anciens habitants ne sont pas relogés dans ces nouveaux quartiers car ils deviennent trop chers. Ainsi entre 1992 et 1995, 250 000 personnes sont parties du centre vers les lointaines banlieues. Les habitants du quartier sont dispersés mais trouvent de meilleures conditions de logement (dans le centre, les familles s'entassent dans des pièces exiguës). L'attribution en banlieue d'un appartement est fonction de la taille de la famille mais les équipements sont en général modernes. Pour l'ensemble de la ville, en 1985, chaque personne disposait en moyenne de 5,4 m<sup>2</sup> ; en 1995, la valeur est de 8 m<sup>2</sup>. Les habitants craignent ces déménagements forcés qui se produisent toujours de la même façon : annonce des travaux par les autorités, gestion et répartition des habitants vers l'extérieur. Ceux-ci habitent le quartier depuis très longtemps, et l'éloignement pose des problèmes de transport et de lieu de travail. Ces banlieues lointaines ressemblent aux banlieues françaises édifiées après la guerre avec les grands immeubles géométriques. L'éloignement remet en cause le travail des habitants, le déménagement nécessite une reconversion souvent difficile, voire impossible.

L'économie de marché en s'introduisant dans les structures chinoises bouleverse la société et pose la question de l'utilisation du sol urbain. Jusqu'à une date récente celui-ci était soumis à la planification et à une répartition zonale en fonction de la nature des activités. Aujourd'hui, la notion de valeur est introduite. Dans ces conditions, la population devient de plus en plus mobile et de plus en plus urbaine nécessitant un aménagement considérable des infrastructures. La réforme du système foncier constitue le problème le plus urgent.

L'exemple de Shanghai montre qu'une « orientation trop exclusivement industrielle » a pu « défigurer » et « asphyxier » le tissu urbain (T. San Juan, 1996). De plus, l'étude des quartiers centraux ne peut pas être séparée, compte tenu de l'imbrication des systèmes spatiaux, de l'évolution de toute l'agglomération. Celle-ci est en effet insérée dans un contexte régional, national et mondial.

La direction de l'urbanisme de Shanghai a demandé l'installation des populations dans des agglomérations originales, d'un type nouveau afin de diminuer la population du centre dans les 15 années à venir de 9,1 millions à 8 millions. On prévoit ainsi, dans le plan d'urbanisme trois « cités nouvelles » qui ne seront pas des « ville-satellites » mais des agglomérations comprenant des industries, et des infrastructures. Ainsi la cité nouvelle de Lingang sera édiflée à Nanhai c'est-à-dire à l'embouchure du Changjiang et de la baie de Hangzhou, à proximité de l'aéroport international de Pudong. Lingang sera sans doute, dans l'avenir une ville portuaire mais son activité sera plus vaste encore avec une spécialisation dans les machines les plus modernes. Pudong, sur l'autre rive du Hangpu symbolise cette évolution : « c'est quarante fois La Défense, 520 km<sup>2</sup>, soit la taille de Singapour » constate F. Tierce. Cette future « *Silicon valley* » chinoise est une zone où les gratte-ciel vont se multiplier. On comprend que le prix du mètre carré à Shanghai soit l'un des plus élevés de la planète. Liu Ta, de l'Institut de Géographie de Nankin, à propos de la définition du terme « rénovation » (*urban renewal*) écrivait, dans un article publié en chinois, qu'il s'agit des « mesures qui permettent de perfectionner les fonctions urbaines ». Il ajoutait : le développement de Shanghai « est à un tournant décisif [...]. Il faut rénover la ville pour jeter les bases qui permettront à Shanghai de devenir une métropole de caractère international dans le futur » (1993).

L'exposition universelle de 2010 à Shanghai aura pour thème : « *better city, better life* » avec un objectif, le développement durable. Comment en effet aménager une mégapole qui doit devenir la plaque tournante de l'Asie ?

En définitive la centralité est un concept majeur. Comme le disaient J.M.Huriot et J.Perreus « *Central est supposé synonyme d'influent (...) et le centre est valorisé, objectivement ou subjectivement, il a une haute valeur symbolique par son image historique, culturelle ou économique* » et c'est aussi un « *lieu de pouvoir et de responsabilité pour son prestige et l'attachement affectif qu'il suscite* » (1994).



## Chapitre 8

### L'étalement urbain : le problème majeur

L'EXTENSION des zones urbaines constitue un phénomène mondial, en apparence très varié, mais qui correspond à une logique qu'il faut expliquer. L'agrandissement débute avec les révolutions industrielles, mais c'est surtout après la Seconde Guerre mondiale qu'apparaissent les « grands ensembles » et que s'accélère le processus d'urbanisation. La mutation n'est pas uniquement quantitative et spatiale ; elle s'accompagne d'une profonde mutation sociale et d'une complexité croissante de la notion de « ville ». Cette extension pose le problème du rapport villes-campagnes en termes très différents car l'interpénétration des champs, des friches et des zones construites, devient la règle.

Ainsi depuis longtemps, les enceintes des villes n'existent plus et l'urbanisation s'étend très loin au-delà de la cité intra-muros. Émile Zola écrivait déjà, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, que les murailles édifiées autrefois ne sont plus que des « fortifications ridicules, mangées de lierre et couronnées de giroflées sauvages ». Ainsi se sont juxtaposées des générations de constructions qui correspondent aux techniques, aux moyens de transport, aux activités de chaque époque.

La banlieue, tout d'abord proche de la ville, est devenue synonyme d'éloignement et la distance joue un rôle déterminant. L'extension des zones périurbaines entraîne une mobilité croissante des habitants, même si des centres secondaires se multiplient dans les périphéries. La dissociation grandissante entre le lieu de travail et le logement devient le problème majeur des grandes agglomérations.

**Où s'arrête la ville ?**

Le terme *banlieue* est très ancien : il désigne dès le XIII<sup>e</sup> siècle, l'espace d'une lieue autour de la ville où s'exerçait le droit de « ban » du seigneur. Le mot a été utilisé, dès le XVII<sup>e</sup> siècle, pour désigner les campagnes et les villages entourant une grande ville. Ces banlieues ont vite été dépassées par un tissu urbain complexe qui s'étend très loin au-delà de la ville. On est donc passé de l'agglomération elle-même à une « aire urbaine » difficile à définir. Surtout après les années 1960, les villes gonflées par la croissance démographique vont croître bien au-delà des banlieues. Le besoin d'espace, les effets pervers provoqués par la circulation urbaine, aboutissent à une autre phase de l'extension : les villes vont « s'étaler » très largement se mêlant aux zones rurales.

Un tissu urbain de plus en plus discontinu

### *La banlieue : des quartiers proches*

La notion de banlieue est à l'origine un terme juridique qui désigne un espace rural en dehors de la ville. Elle va se transformer en une « réalité urbaine ». En revanche, la notion de *faubourg* correspond à un phénomène concret (du bas latin *foris* qui veut dire hors de et de *burgum* qui signifie bourg). Le faubourg est donc la partie de la ville qui est située hors de l'enceinte. (À Paris, par exemple, on retrouve de nombreux quartiers qui ont conservé cette appellation : faubourg Saint-Germain, faubourg Saint-Antoine ou faubourg Saint-Denis.) On a déjà vu, pour Paris, la progression en cercles radioconcentriques de murailles ou limites, intégrant peu à peu les espaces construits. Ainsi en 1859, un certain nombre de quartiers sont annexés à la capitale : Auteuil, Passy, les Batignolles, Montmartre, etc.

Toutefois avant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle – et surtout avant le XX<sup>e</sup> siècle –, la croissance urbaine est relativement lente. Ce sera donc l'essor démographique qui transformera les contours des villes. À cette incorporation progressive des faubourgs succède, après 1920, en Europe ou aux États-Unis tout d'abord, une extension spatiale rapide. Cette mutation *quantitative* est corrélée avec une transformation *qualitative* des

zones périphériques. On passe d'une banlieue « tassée » à un éclatement des espaces urbains que les modèles tentent de saisir. À chaque époque correspond un style de banlieue ; celui-ci est déterminé par les *fonctions*, le contexte économique et politique, les techniques du moment. Cette déconcentration peut être spontanée ou dirigée comme dans les anciennes nations socialistes. La prise de conscience d'une croissance anarchique sera tardive (après les années 1960, en France). Les marxistes vont expliquer cette extension périphérique par le développement du capitalisme et les révolutions industrielles. Dans ce cas la ségrégation sociale s'opère par la construction des grandes usines à la périphérie des villes. La banlieue peut donc se créer en pleine campagne sur des terres non bâties ou, au contraire, prendre pour centre un bourg, un village qui devient le noyau de ce nouvel espace urbain.

### **Bobigny (nord-est de Paris) : du village agricole à la grande industrie**

Cette banlieue proche de la capitale constitue un modèle classique de transformation d'un espace agricole en banlieue industrielle. La mutation commence en 1860 avec l'implantation des cultures maraîchères qui vont remplacer l'agriculture vivrière traditionnelle. Après 1900, les lotissements commencent à se créer peuplés par des ouvriers des nouvelles industries ; des grandes entreprises vont s'installer et la culture disparaît de plus en plus. L'industrie se localise surtout au long des voies de communication et hésite encore à s'établir « en plein champ » comme aujourd'hui. L'ancienne population agricole va donc être « noyée » dans une population de type urbain : cette banlieue devenue industrielle et résidentielle est aujourd'hui à une demi-heure de la gare de l'Est en métro... ■

La déconcentration du noyau urbain s'opère pour deux raisons principales : la première est le surpeuplement et le vieillissement des centres ; la seconde réside dans la localisation des industries, au XIX<sup>e</sup> siècle et dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle à la périphérie des villes. La population ouvrière va tout naturellement suivre cette évolution,

cherchant à se rapprocher des usines (c'est pour cette raison qu'à Paris, on a parlé dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle de « banlieue rouge » pour qualifier ces quartiers populaires).

### *Des couronnes périurbaines anarchiques*

La très rapide évolution des techniques remet sans cesse en question les conditions du développement périurbain. Les modèles classiques (radioconcentriques, polynucléaires, etc.) sont souvent antérieurs à 1950. La domination grandissante des services, la désindustrialisation des centres modifient les fonctions, les formes, les localisations.

Ainsi avant la Seconde Guerre mondiale, on oppose trois types de localisations des industries :

- les centres rassemblent les activités traditionnelles, l'artisanat ou les industries de luxe pour les grandes cités, de l'habillement à l'ébénisterie jusqu'à la couture. Le noyau qui offre peu de place peut néanmoins abriter ce type d'activité ;
- l'essor de la grande industrie, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, entraîne la formation d'une première couronne suburbaine qui s'étend d'une manière spontanée et désordonnée mêlant usine et habitat ouvrier pavillonnaire ;
- cette progression périurbaine doit tenir compte des exigences de chaque activité : besoins en eau, proximité des rivières ou des voies de communications.

Depuis la dernière guerre, la rapide transformation des produits, des techniques, liées à une progression forte de la population des villes, bouleversent les conditions du développement. Les industries sidérurgiques, chimiques, « lourdes » en général, vont chercher d'autres sites. D'une part, la circulation, les nuisances gênantes provoquent le départ des entreprises vers des lieux plus éloignés. D'autre part, ce qu'on peut appeler la *désindustrialisation*, dans les pays développés, correspond à la diminution de la population ouvrière au profit des services. Il se produit donc, surtout après les années 1950, une périurbanisation plus lointaine encore avec une mutation fonctionnelle.

Les centres perdent de nombreuses activités industrielles après rénovation et les entreprises recherchent désormais des sites adaptés aux impératifs de la mondialisation.

La plupart des politiques d'aménagement, dans de nombreux pays, contribuent à faire partir les industries encombrantes dans des banlieues lointaines. Les villes vont offrir des « zones industrielles », c'est-à-dire des espaces équipés (eaux, voirie, etc.), des terrains moins coûteux échappant à la spéculation. Les technopôles, souvent éloignées des villes elles-mêmes (comme Sophia-Antipolis à l'écart de Cannes et de Nice), ont pour but de réunir des activités de haute technologie, des centres de recherche, des universités, des organismes financiers en un même lieu : on peut ainsi parler de « parcs technologiques ». Une très grande diversité de zones de ce type vont se créer, il ne s'agit pas de banlieues mais de nouveaux pôles : on distingue ainsi les « parcs scientifiques », les « centres d'innovation » ou les « parcs d'affaires et de commerces ».

À ces espaces aménagés où dominent les espaces verts et l'urbanisme réfléchi, on peut opposer les zones commerciales jumelées avec des entrepôts, des garages ou des ateliers qui prolifèrent à la périphérie des villes. Il faut ajouter à cette diversité l'importance des équipements, des voies de communications (échangeurs, autoroutes, etc.), qui sillonnent l'espace des banlieues en se superposant à des structures anciennes (agricoles par exemple). Le plus souvent, la banlieue devient multifonctionnelle en mêlant habitat-travail-commerces-loisirs. Toutefois, les zones périurbaines renferment toujours des espaces ruraux et des friches.

### **La fin de la continuité urbaine**

« La métropole moderne a éclaté hors des faubourgs de la cité, elle est multipolaire, quadrillée par des réseaux de transports, habitée par des populations beaucoup plus mobiles, mais la transformation de ces franges découle de processus similaires à ceux qui ont produit des banlieues au XIX<sup>e</sup> siècle. Toutefois une différence subsiste, c'est le fait que le tissu bâti ne progresse plus par continuité et que les espaces concernés n'ont aucune chance d'être, à terme, complètement urbanisés. » ■

*Source : SEGESA (Société d'études géographiques, économiques et sociologiques), 1994.*

## Des générations de formes

Aujourd'hui, la morphologie de l'habitat urbain revêt des formes multiples : des générations de constructions se mêlent en fonction des influences architecturales qui traduisent des façons de vivre. L'extension rapide des zones urbaines se réalise, en privilégiant ou en mêlant, suivant les cas les constructions horizontales et verticales.

### *Les constructions basses : de la villa aux bidonvilles*

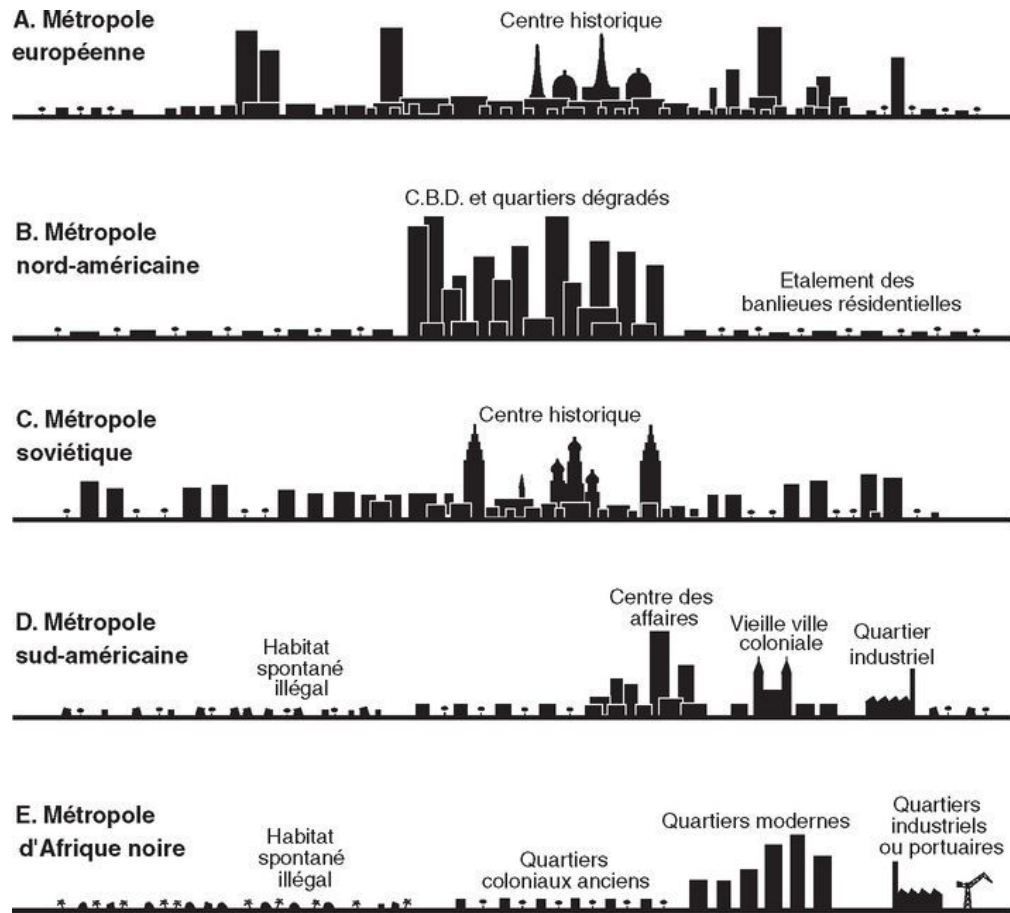
La ville préindustrielle connaît les constructions en hauteur mais celles-ci sont surtout le fait des grands édifices publics et religieux : châteaux, pyramides, fortifications, cathédrales, temples ou mosquées. En revanche, les maisons basses destinées à la résidence ont toujours été les plus courantes. Pourtant, dès le XIX<sup>e</sup> siècle, on construit des immeubles de plusieurs étages, à Paris, par exemple, avec une sélection sociale verticale : les bourgeois fortunés au premier étage, les ouvriers ou personnels de service dans les étages élevés. Les villes d'autrefois sont surtout composées de maisons basses collées les unes aux autres. L'urbanisation des banlieues s'est opérée, au XIX<sup>e</sup> siècle, en privilégiant l'horizontalité. Les raisons sont à la fois sociales et techniques.

En effet, dans des régions très différentes, les mêmes explications se retrouvent. Tout d'abord le besoin d'espace, de nature, de liberté face aux contraintes de la ville. Le désir de posséder « une maison avec jardin » est devenu un rêve partagé par une majorité de personnes. Les constructions pavillonnaires furent la base du développement des banlieues aux États-Unis (deux tiers environ du parc immobilier américain sont des maisons individuelles). L'opposition entre les buildings des centres et les périphéries à dominante horizontale est souvent spectaculaire. Le type même de la banlieue aisée américaine

repose sur ces quartiers de maisons sans clôtures, séparées de la rue par la pelouse, et formant de petites communautés homogènes.

Cette extension horizontale revêt des formes et des structures bien différentes ([Figure 8.1](#)). Plusieurs facteurs expliquent principalement ce type d'habitat. À chaque époque dominent des conceptions architecturales ; la façon de vivre, l'organisation sociale, jouent également un rôle. Enfin la rareté de l'espace et les fonctions assignées à un lieu conditionnent la forme des constructions :

- chaque époque dispose de certains moyens pour construire, et les techniques n'ont pas cessé de se perfectionner. Aux États-Unis, les maisons en bois, fabriquées par une technique particulière, constituent l'exemple type de *constructions légères* que l'on retrouve dans de nombreux pays, avec d'autres matériaux (en Afrique ou au Japon par exemple). En Europe occidentale, la maison « en dur » sera privilégiée. Les progrès de la fabrication liés à l'automatisation et à la standardisation vont entraîner la construction de



D'après P. Claval, 1981, E. Froment et divers, 1993.

**Figure 8.1**

***La diversité des formes***

maisons « industrielles ». Mais bien entendu, l'architecture de l'habitation tient compte des cultures locales. Il est intéressant d'analyser l'évolution du *coût* des constructions individuelles (en comparant des maisons semblables). S'il existe des différences suivant les pays on assiste néanmoins, compte tenu de l'amélioration du confort, à un abaissement du prix de la construction. L'élévation des niveaux de vie permet d'accroître le nombre de propriétaires de pavillons, tout en profitant d'une plus grande rapidité de fabrication ;

- les prix fonciers conditionnent la forme de l'habitat, la localisation des maisons. Les banlieues des catégories aisées, dites résidentielles, bien placées, s'opposent avec de multiples



transitions, aux pavillons plus modestes des catégories de classes « moyennes » (la densité du peuplement y est plus élevée). Dès le XIX<sup>e</sup> siècle, les banlieues ou cités ouvrières se sont développées sous la forme pavillonnaire. L'exemple des *Corons* du Nord, souvent rénovés dans les années 1920, est bien connu ; on regroupait ainsi, près d'un petit centre les familles. Le même principe se retrouve en Grande-Bretagne près de Birmingham ou dans toutes les cités ouvrières issues des révolutions industrielles. La structure de la propriété peut guider les constructions. Qui possède le terrain ? Il est possible que ce soit l'État, comme à Cuba ou au Viêt-Nam, des petits agriculteurs ou de grands propriétaires, qui vont vendre leur domaine. Les plans de construction d'un lotissement expriment cette complexité. Les prix qui sont aussi le reflet du site et de la position sélectionnent un type d'habitat : c'est le cas déjà évoqué des bidonvilles relégués sur les terrains les plus malcommodes et les plus éloignés.

Les formes d'habitat les plus sommaires, les plus pauvres sont, aujourd'hui, à la fois diverses et généralisées dans les pays en voie de développement et dans certains pays industriels. En réalité, l'expression générale de *bidonvilles* recouvre des réalités très différentes. En effet, non seulement ces logements sont extrêmement variés, mais surtout il existe une hiérarchie dans les niveaux de pauvreté des habitants. Cette graduation des catégories sociales est très complexe. Il existe des différences considérables entre des baraques que des habitants doivent louer ou acheter (c'est le cas à São Paulo) et des petites constructions plus ou moins précaires en tôles qui abritent les plus démunis. En Afrique, avant la forte croissance démographique de l'après-guerre, les cases ou logements provisoires des périphéries avaient encore un aspect villageois avec des matériaux traditionnels. Ces bidonvilles se sont « urbanisés » (emploi du parpaing ou de la tôle) et se densifient, sous l'effet de l'exode rural. Dans tous les cas, passer d'un type de logement à un autre peut être considéré comme une promotion sociale : il peut s'agir de paysans misérables chassés de la campagne.

En effet, il faut rappeler qu'habiter « un bidonville n'est gratuit pour personne : il y existe un marché immobilier de location et de vente ». Aussi, même si le chômage est le fléau le plus répandu, « bien des habitants des bidonvilles ont une occupation régulière et ne sauraient être assimilés à des mendiants, mais leur rémunération leur interdit tout autre type de logement » (Bernard Bret, 1995). Le nombre de personnes logeant dans ces conditions est considérable ; le tiers de la population de Recife vit dans les *Mocambos* et, à Lima, les *barriadas* cernent la cité sur des kilomètres. À Rio de Janeiro, on comptait en 1992 près de 600 *favelas* : chacune d'elle peut contenir des dizaines de milliers de personnes (voire 100 000 ou 200 000).

Cet habitat « informel », juridiquement il s'agit de constructions non réglementées, occupe des surfaces considérables. Toutefois, si l'horizontalité constitue une forme très répandue, le développement des constructions en hauteur demeure le fait le plus caractéristique et le plus spectaculaire du XX<sup>e</sup> siècle.

### *Du gratte-ciel aux « grands ensembles »*

Depuis très longtemps, les villes ont vu s'édifier de hautes constructions verticales, mais celles-ci vont se développer et atteindre des dimensions impressionnantes. Les gratte-ciel deviennent les symboles du monde des affaires. Les grands ensembles, en revanche, les immeubles collectifs destinés à la résidence, correspondent à des structures sociales différentes. Dans le premier cas, les CBD symbolisent la puissance et le prestige ; dans le second cas, il s'agit de constructions périphériques, isolées, souvent refuge des catégories défavorisées.

Dans tous les cas, les constructions verticales se sont développées pour plusieurs raisons :

- le progrès technique, dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, élabore des matériaux nouveaux qui permettent à la verticalité de s'imposer. Le béton armé en particulier incorpore des tiges d'acier de façon à capter les efforts de tension. La maçonnerie traditionnelle a cédé la place à d'autres modes de construction. Dès les années

1880, aux États-Unis, on édifie déjà des immeubles de 10 étages grâce aux ossatures métalliques. En 1891, à Chicago, se construit le *Monadnock Building*, de 16 étages, exigeant des murs porteurs en maçonnerie. À Chicago également, le gratte-ciel de la *Home Insurance Company* (1888) peut être considéré comme l'un des premiers immeubles de ce type. Plus tard, les profilés en acier laminé vont permettre des constructions variées. Les façades, n'ayant désormais plus de rôle porteur, deviennent intégralement vitrées. À Manhattan, le fameux *Rockefeller Center* est édifié entre 1931 et 1947 sur 48 500 m<sup>2</sup>. En 1931, l'*Empire State Building* atteint 381 m avec 102 étages... Le *World Trade Center* s'élève jusqu'à 410 m avec 112 étages. De plus, l'invention, dès 1853, de l'ascenseur (Elisha Graves Otis) permet de monter dans ces gigantesques constructions, surtout utilisées pour des bureaux. Ces gratte-ciel, pour des raisons techniques, mais également architecturales vont avoir des formes différentes. Dans un premier temps, ils prennent la forme de pyramides. En effet, le centre du bâtiment exige des équipements et réduit, dans les étages, la surface des planchers. Dès les années 40, le conditionnement de l'air ou les progrès de l'éclairage, permet de construire les buildings en forme de morceaux de sucre. Les progrès modifient la structure de ces grands immeubles en perfectionnant l'intérieur des bâtiments (planchers très vastes sans cloisonnement et rapidité croissante des constructions). Les grandes tours se multiplient à travers le monde. Les raisons qui poussent les hommes à construire de plus en plus haut sont complexes et souvent difficiles à saisir. Les périodes où se développent les gratte-ciel coïncident, pour certaines villes, avec des périodes de croissance. À Dallas, la plus grande partie de ces buildings qui hérissent datent du boom pétrolier des années 1975-1982. En Asie, la fièvre spéculative, liée à la croissance rapide qui a duré jusqu'au milieu des années 1990, a provoqué une prolifération de réalisations de prestige. Aujourd'hui, des complexes immobiliers gigantesques voient le jour. Le centre de Séoul est composé de gratte-ciel et, *Orchard Road*, la grande artère de Singapour, est hérissée de barres très variées parfois

coiffées de toits voulant rappeler l'architecture locale. À Hong-Kong, l'exiguïté du territoire a tout naturellement entraîné la prolifération des immeubles-tours. La densité très élevée, de la population (près de 6 000 hab./km<sup>2</sup>) est liée à une organisation urbaine particulière : rues aériennes pour les piétons et tunnels. Une véritable compétition s'organise entre les villes car la construction en hauteur symbolise la puissance et le dynamisme. On retrouve ainsi cette course à la hauteur à Shanghai ou à Kuala Lumpur : c'est, en effet, dans la capitale de la Malaisie que se situent les tours jumelles *Petronas* qui sont, depuis 1996, les plus hautes constructions de la planète (avec 450 mètres de hauteur) ;

- l'essor de la verticalité est également lié à la cherté des sols urbains et à la volonté de minimiser les coûts en logeant les habitants en étages superposés. Le principe des HLM, dès les années 1950, repose sur ce principe d'économie. Toutefois, cet impératif majeur n'est pas suffisant pour expliquer, surtout à la périphérie des grandes villes, le développement des grands blocs d'immeubles. Il existe dans l'urbanisme des modes qui se superposent aux contraintes techniques et financières. Des conceptions sociologiques, voire philosophiques, expliquent le développement de l'habitat collectif de l'après-guerre. Walter Gropius, architecte allemand (Berlin 1883-Boston 1969), a joué un rôle décisif dans la création « d'une architecture moderne qui, à l'image de la nature humaine devait tout englober ». Fondateur de l'École d'architecture du Bauhaus, créée en 1919 à Weimar, Gropius s'intéresse à l'habitat collectif avec des grands immeubles, relativement bas, édifiés perpendiculairement à la rue avec des espaces verts. On lui doit des réalisations à Karlsruhe (Damerstock), à Berlin-Siemenstadt en 1927-1929. Exilé à Londres, fuyant le régime hitlérien, Gropius aura aux États-Unis une très grande activité. Il illustrera parfaitement la nouvelle conception architecturale fonctionnaliste : bâtiments liés par des passages, toits-terrasses, domination des façades en verre.

En fait, au-delà des concepts purement architecturaux, se dégage l'idée que les habitants vont préférer l'immeuble collectif, bien équipé, aux maisons individuelles trop coûteuses. Le Corbusier, architecte, mais surtout urbaniste, à la même époque, développe deux thèmes principaux : l'inutilité de la rue dans les quartiers modernes où doivent dominer les espaces verts et les constructions en hauteur. Les grands immeubles doivent beaucoup à ces conceptions qui tiennent compte de la poussée démographique de l'époque. L'influence très profonde de Le Corbusier sera analysée en détail dans la cinquième partie de cet ouvrage. Néanmoins, on peut d'ores et déjà signaler que l'on a souvent critiqué la seconde période de ses œuvres, après 1945, lorsque surgissent des réalisations comme « la Cité radieuse » à Marseille (1947-1952) avec 350 logements et de nombreuses constructions à Berlin, Nantes, Briey-en-Forêt. Il s'agit de remplacer la maison classique « dévoreuse d'espace » par des formes plus adaptées aux villes modernes. Il sera l'instigateur de la charte d'Athènes (1933-1942) qui expose les conceptions de ce fonctionnalisme.

Dans ce cadre, en France, par exemple, les grands ensembles se développent dans ces années 1960 avec des effets pervers qui se manifesteront peu à peu. Cet après-guerre est en effet l'époque des grandes théories ambitieuses, et le travail des urbanistes d'aujourd'hui consiste à corriger les erreurs de leurs prédécesseurs. La conséquence la plus redoutable est la position de ces grands ensembles, rejetés en périphérie et formant des îlots à l'écart des organismes anciens. La Grande Borne, construite entre 1969 et 1972, compte 4 800 logements : le village ancien de Grigny, sur la même commune, n'a que 2 900 habitants en 1968 ! Les grands ensembles seront souvent à l'écart des quartiers plus équipés, et une sélection sociale va inéluctablement se produire.

Dans tous les cas, l'extension des villes provoque un étalement des agglomérations soit incontrôlé, soit organisé : on assiste ainsi à une mobilité croissante des habitants, à une dissociation logement-lieu de travail et à d'insolubles problèmes de transport.

## **L'étalement : une perte d'identité**

Les ambitieuses réalisations, conçues dès l'entre-deux-guerres, avaient plus ou moins confusément le désir de construire les immeubles comme on construit une automobile, suivant les principes de la taylorisation. Ces quartiers-dortoirs « fonctionnels » qui se voulaient « sociaux » furent élaborés rapidement par des architectes sans souci d'urbanisme, c'est-à-dire sans tenir compte de l'ensemble de l'agglomération. Les équipements, les moyens de transport, vont faire cruellement défaut dans la plupart des villes du monde. Le problème essentiel est le suivant : comment intégrer les périphéries ? Comme l'ont souligné J. Pelletier et C. Delfante : « L'étalement généralisé des villes, devenues des métropoles, a pour conséquences une perte d'identité dont la cause est à rechercher dans la dilution des limites et dans l'absence d'architecture d'ensemble. » (1997.)

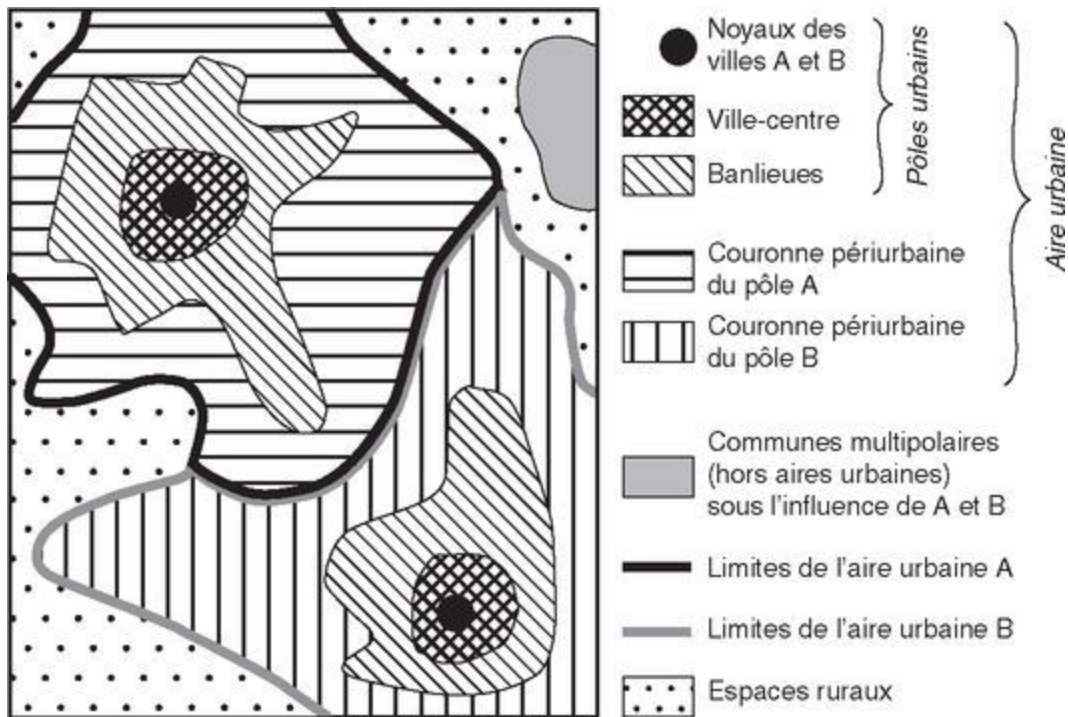
La crise des espaces périurbains

### *Éloignement ou ignorance mutuelle ?*

L'espace périurbain est difficile à définir, surtout dans les pays en voie de développement. En France, dès 1994, à la demande du ministère de l'Agriculture la SEGESA (Société d'études géographiques, économiques et sociologiques) cartographie ces espaces de transition qui se caractérisent par cinq critères : forte densité de population (par rapport à la France), mixité des paysages (bâtiment, forêts, espaces agricoles), forte proportion de constructions neuves, certaine distance de la ville (de 15 à 30 kilomètres suivant l'importance de l'agglomération), plus de 50 % des actifs pratiquant les migrations alternantes, 20 % de la population française serait ainsi logée dans ces espaces périurbains. Ceux-ci sont également caractérisés par une forte croissance démographique qui dépasse 10 % entre 1982 et 1990. L'espace périurbain se distingue aussi par une densité de population élevée par rapport à la zone rurale proche. Quoiqu'il en soit, la principale caractéristique des espaces périurbains est l'éloignement du pôle urbain lui-même.

La dissociation logement-lieu de travail n'est pas un fait nouveau. La localisation des usines à la périphérie a provoqué, dès la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, des migrations alternantes importantes. Les déplacements des périphéries vers le centre demeurent prédominants, mais les parcours de banlieue à banlieue existent également. Tous les cas de figure sont possibles. Déjà, d'après P. George, en 1938, le nombre de personnes, à Paris, effectuant un trajet de plus d'une heure pour travailler dépasse un demi-million. Aujourd'hui, compte tenu des progrès des moyens de transport, les distances sont parcourues plus rapidement, mais les trajets sont plus longs. En fait, ces déplacements traduisent une mobilité complexe, voire des mouvements browniens : en effet, l'installation de services, de grandes surfaces à la périphérie provoque des alternatives à la centralité. Cette société « éclatée dans l'espace », de style californien, s'organise autour de lieux d'attractions variés ; il n'en reste pas moins que la mobilité est de règle. À Tōkyō, un habitant passe en moyenne plus d'une heure et demie par jour dans les transports et, en France, un citoyen résidant dans une agglomération de plus de 100 000 habitants met au moins une heure pour se rendre à son travail. Les *centres* sont toujours des foyers d'attraction et d'activité. En *France*, d'après l'INSEE, le nombre d'actifs venant chaque jour dans une ville-centre n'a pas cessé d'augmenter : il est multiplié par 2,3 entre 1962 et 1990 (mais près de 5 % pour les actifs venant de la couronne périurbaine) ([Figure 8.2](#)).

Autrement dit, près de 5 millions de travailleurs vont quotidiennement dans un centre pour exercer leur activité. Il se produit donc, compte tenu de l'extension des banlieues, une intensification du chassé-croisé entre les mouvements centrifuges et centripètes. En 1990, pour l'ensemble des aires urbaines françaises, 2,3 millions d'actifs se rendent d'une banlieue vers un centre et près d'un million fait le trajet inverse. Cinquante pour cent des emplois localisés à l'intérieur des villes-centres sont occupés par des actifs résidant à l'extérieur de celles-ci. En revanche, presque 70 % des emplois des banlieues des pôles urbains français sont occupés par des habitants des banlieues. Quatre-vingt-cinq pour cent des logements dans des zones périurbaines sont individuels, mais supposent des moyens de transport (voitures) : ce qui entraîne des frais élevés.



**Figure 8.2**

### ***Les aires urbaines***

Cette dissociation logement-lieu de travail-services est une règle qui se généralise. Toutefois, suivant les pays et les systèmes économiques, les modes de transport sont différents : ils dépendent du niveau de vie de la nation. En Chine où l'on compte encore environ 390 habitants pour une automobile on comprend l'importance des transports en commun. (Plus de 260 en Inde.) En revanche, en Allemagne ou aux États-Unis (2 habitants par voiture), on devine une plus grande liberté et souplesse de déplacement. Dans certaines villes d'Amérique du Nord, la domination de l'automobile permet, très tôt, l'étalement des agglomérations comme à Los Angeles. Dans cette dernière cité, à peine plus de 10 % des moyens de transport utilisés sont des transports en commun (plus de 50 % à New York). Dans les pays en développement, l'inégalité dans l'accès aux moyens de transport est un facteur de ségrégation sociale. On a voulu expliquer cette inégale dotation en équipements par des politiques systématiques des États favorisant surtout les quartiers aisés : « La classe dominante au pouvoir ne peut s'empêcher de mener une politique des transports qui la favorise. » (R. Guglielmo, 1996.) Il est difficile de suivre



ce type d'explication qui ne tient pas compte de la complexité des problèmes de l'aménagement urbain.

Quoi qu'il en soit, ces espaces périurbains prennent des formes très variées ; la distance entre le centre et la résidence, étudiée par Colin Clark ou Korzybski, ne suffit plus à expliquer les structures sociales des espaces périurbains. Toutefois, le *champ urbain* d'un citoyen, c'est-à-dire ses possibilités de choix, est plus ou moins vaste selon ses ressources financières : un ménage qui dispose de revenus suffisants a la possibilité de s'éloigner, au-delà des « grands ensembles » pour vivre dans des résidences pavillonnaires agréables. En revanche, les personnes plus démunies auront un champ urbain réduit, en logeant très loin avec des moyens de transport mal commodes ou plus près dans des immeubles collectifs des zones « sensibles » : on peut parler dans ce cas d'habitants « captifs ».

Ces communes périurbaines, en France, accueillent surtout des familles jeunes avec des enfants. Les « néo-ruraux », aux moyens financiers convenables, veulent s'éloigner de la ville ; l'espace périurbain est très contrasté puisqu'il peut accueillir les populations les plus pauvres ou les plus riches. En France, 80 % des ménages des zones périurbaines habitent des maisons individuelles et 40 % de ces logements sont postérieurs à 1974, c'est-à-dire relativement récents. Les habitants sont en majorité propriétaires de leur logement (la banlieue plus proche renferme davantage d'immeubles collectifs et 50 % seulement des habitations sont des pavillons).

### **Les grands ensembles périurbains**

« La périphérie des agglomérations est fréquemment le «refuge » de populations paupérisées et marginalisées. Les «grands ensembles» périurbains, barres et tours, fruits trop souvent d'une conception de l'urbanisme que votre rapporteur a qualifié de «quasi totalitaire» dans un précédent rapport, constituent le symbole de l'enfermement de quartiers dans un espace cependant ouvert, malgré les efforts menés depuis 15 ans pour les ouvrir sur la ville et les communes avoisinantes.

« La laideur a un tropisme pour la laideur, c'est ainsi qu'à Bron, le quartier de Parilly est divisé en deux parties séparées par huit voies

routières où circulent des dizaines de milliers de véhicules par jour. Il en va de même dans la commune de Plaisir où une ligne à haute tension passe à proximité de certains immeubles, tandis qu'un autre immeuble de logements bâti en bordure d'un champ a pour vis-à-vis [...]. Une usine d'incinération d'ordures ménagères !

« Cette situation très préoccupante résulte d'une politique du logement qui a sous-estimé la «qualité» pour répondre à la pénurie observée jusqu'à la fin des Trente Glorieuses. De ce fait, pour des raisons financières, les grands ensembles ont, trop souvent, été implantés aux abords des villes, aux confins du monde urbain et du monde rural. Les exemples des Mureaux ou de Mantes-la-Jolie montrent clairement que des populations parmi les plus menacées par l'exclusion ont été progressivement «reléguées» aux abords des surfaces qu'il faut bien qualifier de *no man's land* agricoles, peu propices aux échanges culturels et au développement de la vie sociale. En ce sens, bien des quartiers en difficulté sont doublement exclus. La ville les rejette à la périphérie, tandis que la campagne ou plutôt ce qu'il en reste vue la monotonie des cultures céréalières – souvent les seules possibles à proximité des villes – ne les accueille pas ou les ignore [...]. La conjonction de l'exclusion sociale et de l'exclusion spatiale se traduit par des tensions humaines, urbanistiques et environnementales. »■

*Source : La gestion des espaces périurbains, rapport d'information sous la direction du sénateur G. Larcher, Commission des Affaires économiques au Plan, 1997-1998.*

### *Un éloignement surtout culturel et social*

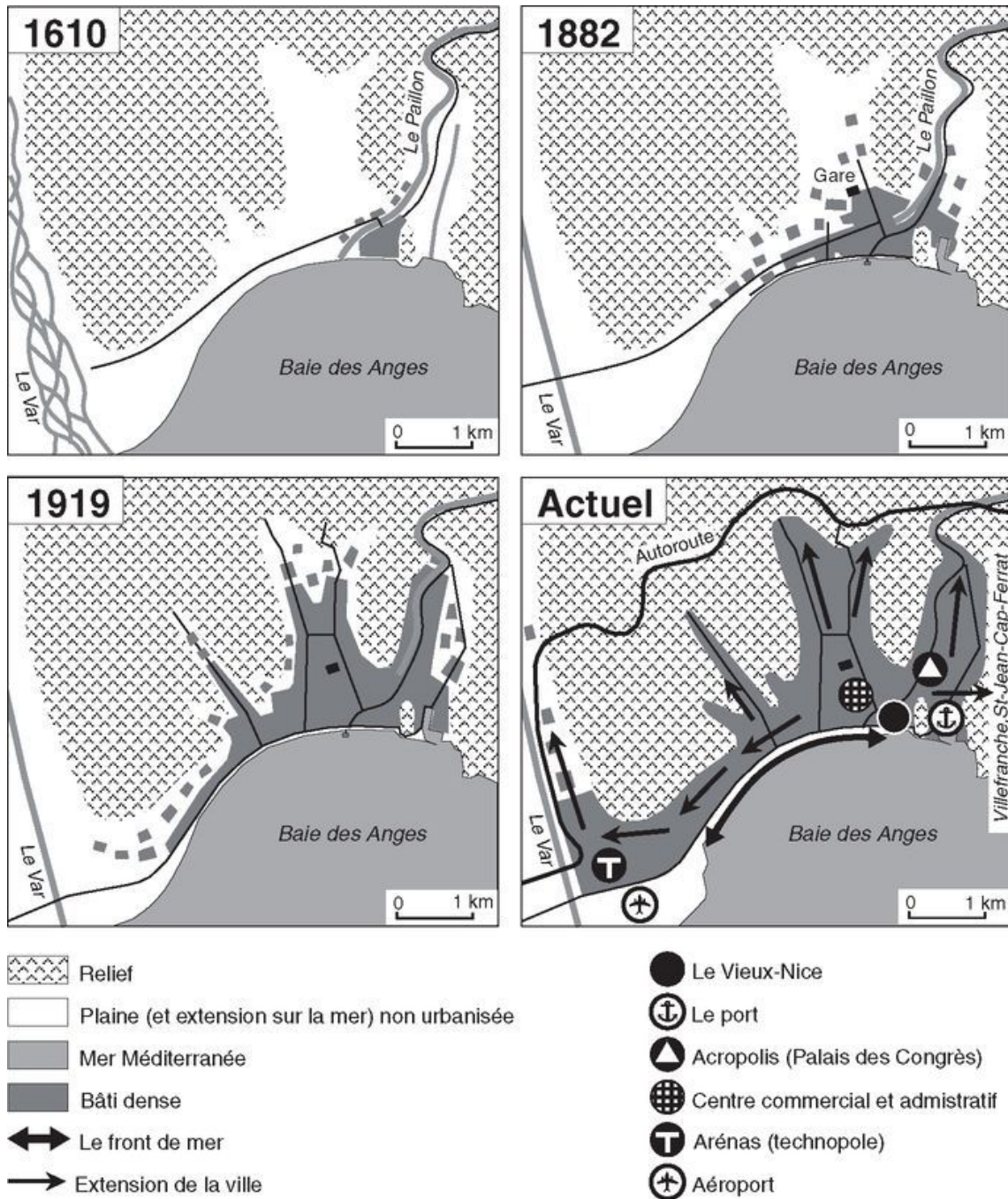
L'extension des zones périurbaines, phénomène mondial, repose sur la fragmentation de l'espace urbain. Cet habit d'Arlequin reflète la civilisation dans lequel il s'intègre. Le modèle de développement est la plupart du temps très différent des structures de la ville elle-même, et la notion de « quartier » devient confuse. En Europe, se sont créées des zones de tensions liées aux conditions de la construction, à l'éloignement et à la formation de véritables ghettos extra-muros. Très souvent les populations d'immigrés, attirées par les grandes villes, se retrouvent dans

les périphéries. Comme on l'a expliqué, le fossé qui sépare les habitants d'une cité n'est pas seulement dû à l'éloignement (en terme de distance kilométrique) mais à un fossé culturel, symbolique et mental (Azouz, Begay, Rossini, *Du bon usage de la distance chez les sauvages*, 1999). En France, des enquêtes montrent que dans de nombreuses grandes agglomérations, les habitants de certains grands ensembles (la majorité) ne vont que très rarement dans le centre-ville. Un colloque, en 1996 (organisé par la commune de Bouguenais en Loire-Atlantique) montre que 40 % des jeunes gens des zones dites « sensibles » de l'agglomération nantaise ne vont *jamais ni dans le centre-ville, ni dans la campagne*.

Le « communautarisme » prend de multiples formes mais correspond toujours à une volonté de domination ou/et de séparation. Il s'agit de populations pauvres et immigrées mais le contexte est différent suivant les systèmes économiques. Bien entendu dans les pays du « Sud » la ségrégation revêt des formes variées. Ph. Guillaume à propos de Johannesburg parle de la « ville de la ségrégation ». Le phénomène n'est pas récent dans cette cité qui a été « modelée par l'apartheid » au Caire, cette « ville des pauvres ». Anne-Marie Frérot, à ce sujet note que tous ces « espaces de pauvreté s'articulent autour de pôles résidentiels ou fonctionnels aisés que l'on pourrait presque qualifier d'isolats, images emblématiques de la puissance cairote » (1999). L'attachement aux lieux coïncide paradoxalement avec l'exclusion. Guy Di Méo rappelle qu'aux États-Unis les théoriciens de l'École de Chicago ont bien montré qu'en 1920-1930 les bandes rivales s'établissaient en gangs dans des « zones de transition » qui séparaient les centres urbains des quartiers d'habitat pavillonnaire ». Les gangs s'identifiaient à ces zones ». C'est donc la territorialité du ghetto, celle du « quartier d'exil » (2000). Ce refus de la société globale s'exprime par cet attachement à un territoire. On retrouve bien entendu en France les mêmes systèmes et les exemples ne manquent pas, qu'il s'agisse de la région parisienne, d'une « ville nouvelle » comme Évry de Lille ; de Strasbourg, de Lyon ou de Marseille.

Dans les villes petites ou moyennes, l'isolement de ces quartiers est tout aussi marquée : il existe aussi bien à Trélazé, à Meaux, à Mulhouse, à Strasbourg ou à Nice. Dans ce dernier cas, on peut s'étonner qu'une

ville touristique si célèbre puisse recéler ce type de quartier ([Figure 8.3](#)).  
L'extension



**Figure 8.3**

***Nice : un développement linéaire et multipolaire***

de l'agglomération, dans les vallées perpendiculaires au littoral, a été très sélective. Les quartiers défavorisés ont été relégués vers l'intérieur, dans

des sites éloignés et malcommodes, près des infrastructures de l'autoroute qui conduit à l'Italie (quartier de l'Ariane).

Dans de nombreux pays, cette localisation et cette ségrégation du logement débutent progressivement dans les années 1960. À *Vienne*, les travailleurs immigrés sont arrivés à cette époque, et l'installation à la périphérie s'est accentuée. Pourtant, les conditions locales ont imposé des structures différentes. En effet, les logements sociaux sont très réglementés et exigent des ressources (les étrangers n'avaient pas accès à ces habitations sociales avant 1989). Les immigrés se sont donc installés à la périphérie, mais soit dans de vieux villages, soit dans des habitations fournies par des entreprises dans des régions industrielles. À *Bruxelles*, les logements sociaux périphériques sont également rares ; la population défavorisée, les immigrés surtout, se localise autour du CBD. À *Londres*, on observe une organisation radioconcentrique également différente ; le centre de la ville se « gentrifie », et les populations plus modestes, les étrangers (les personnes nées dans le « nouveau commonwealth » ou leurs parents), habitent surtout la première couronne, alors que les zones éloignées, périurbaines, sont occupées par des catégories aisées. De fortes concentrations d'immigrés se localisent aussi dans des villages du *Great London* avec des caractères ethniques marqués à Lambeth, Newham ou Ealing.

On retrouve aussi cette localisation périphérique à *Rome* où les catégories pauvres ont été dirigées vers l'est dans les faubourgs mal équipés. Dès les années 1960-1970, cet exode se produit sous la forme de grands immeubles construits sans plan d'urbanisme et d'une façon anarchique. Ces *borghetti*, véritables bidonvilles, s'avancent directement sur la campagne romaine. (En revanche, les populations aisées logent surtout au nord et au nord-ouest de Rome.)

À *Athènes*, selon le modèle méditerranéen, les populations les plus riches occupent le centre-ville, le long des côtes ou le nord-est. Les catégories plus modestes, ouvrières en particulier, longtemps localisées au Pirée, s'installent à la périphérie, dans la plaine d'Eleusis et dans les zones industrielles.

On pourrait donc multiplier les formes d'installation de ces quartiers souvent « sensibles » et la plupart du temps éloignés. Dans ces

conditions, la géographie des espaces périurbains pose un problème très ancien et très important : la nature du contact ville-campagne. La crise des espaces périphériques est souvent aussi une crise des espaces ruraux.

L'avancée du front urbain

*L'espace périurbain : « une denrée reproductible et périssable »*

Les rapports entre la ville et la campagne constituent un vieux thème d'étude pour les géographes. En 1964, J.B. Charrier pouvait encore rappeler le terme allemand de *Umland* pour désigner cet espace situé « au-delà de la banlieue » qui est à cette époque une « zone privilégiée pour les contacts entre ruraux et citadins » ! On a longtemps cru à « l'inertie des campagnes » et au « dynamisme des villes ». En réalité, il n'est plus possible d'étudier ainsi ces zones de contact qui sont devenues des espaces conflictuels. En France, les terres agricoles occupent la moitié des sols périurbains. La progression de la ville provoque des tensions complexes : foncières, humaines, économiques ou écologiques. Les agriculteurs craignent l'avancée de ce front urbain qui remet tout en cause. Les cultures ont été, dans un premier temps, stimulées par ces nouveaux marchés et l'abondance des voies nouvelles de communication. Pourtant, les nuisances vont se multiplier. En Île-de-France, les maraîchers et les agriculteurs souffrent de vols et de dégradations qui atteignent le quart des récoltes. Les champs qui sont les plus proches des habitations et des grands ensembles « sensibles » sont les plus affectés.

La logique du développement périurbain est très fonctionnelle et ne prend pas en compte la spécificité du milieu agricole qui comprend des bois, des forêts, des rivières. Aussi, la principale caractéristique de ces franges pionnières repose sur l'incertitude et l'obsolescence rapide des fonctions de chaque terrain (qu'il s'agisse des grandes surfaces, des zones d'entrepôt ou des friches) et entretient une crainte de l'avenir. Comme on l'a très bien dit, les espaces périurbains sont considérés comme une « denrée reproductible et périssable » c'est-à-dire « un espace jetable » (rapport Larcher, ouvrage cité).

## **Surville, une cité « sensible » à 80 kilomètres de Paris**

Près de Montereau, Surville est le nom donné à de grands ensembles (une dizaine de grandes tours) qui comptent près de 11 000 habitants. À proximité de la forêt de Fontainebleau, sur des collines, la cité a été la première ZUP (zone à urbaniser en priorité) créée en France dès 1958. Le projet est confié à Arsen Henry (prix de Rome d'architecture) qui doit construire 7 500 logements, édifier des infrastructures commerciales, des équipements culturels et surtout installer une zone industrielle afin de procurer des emplois. À cette époque, la ville la plus proche, Montereau n'était qu'une modeste cité.

Ces ambitieuses réalisations ne seront jamais menées à leur terme et aucune zone industrielle ne sera implantée. La cité va devenir un ensemble uniquement destiné au logement et dont l'architecture se limite à de sinistres immeubles-barres, de 25 étages où résident des populations très variées, mais dont plus de 80 % sont d'origine étrangère. L'installation d'une « zone franche » n'est qu'un pis aller et de nombreux élus ne voient qu'une solution : la « déconstruction ». ■

### *Logique du Prince, logique du Marchand*

Le contact qui s'établit entre l'espace rural et le front urbain forme ce que l'on peut appeler les « entrées de villes ». Autrement dit, le développement désordonné de la périphérie des grandes cités entraîne l'implantation de vastes zones commerciales hérissées de panneaux publicitaires. Suivant les pays, ces entrées sont différentes, parfois industrielles, lieux privilégiés des entrepôts, des garages et des activités polluantes. Les routes qui pénètrent dans une agglomération importante attirent les investisseurs car elles servent de support aux enseignes. En fait, il s'agit de véritables interfaces proches des banlieues et menant à la ville-centre. « C'est dans l'abomination des entrées de villes [...] que l'on voit le mieux la frontière entre les villes et la campagne [...]. Ces no man's land [...] sont des espaces non ou mal organisés et ceux-la ne relèvent pas de causes sociales ou migratoires que l'on attribue à la désorganisation des banlieues et des grandes cités. » L'absence en France de politique de coopération intercommunale, de projets d'urbanisme, font

de ces entrées de villes des lieux « abandonnés au mercantilisme sauvage » (B. Hervieu, J. Viar, *Au bonheur des campagnes*, Paris, Éd de l'Aube, 1996). Ainsi entre 1970 et 1990, les activités qu'il était impossible d'implanter en ville (afin de préserver les cités) se sont retrouvées à la périphérie sans programme d'aménagement paysager. Une loi du 2 février 1995 avait déjà commencé à assurer une protection de l'environnement de ces zones, mais des communes entières ont été dégradées. Ces implantations commerciales attirent les populations très denses des zones périurbaines. C'est dans les années 1960 que les premières grandes surfaces se sont développées, en France, attirées par le développement des banlieues plus lointaines. À partir de 1970, l'essor de l'automobile va privilégier les axes routiers. La loi Royer de 1973 entraîne des effets pervers car les nouvelles constructions d'hypermarchés ne devaient pas dépasser une certaine surface : les magasins vont donc se morceler, se disperser sans dépasser 1 000 à 1 500 m<sup>2</sup> (en fonction de la taille de la commune).

La laideur de ces corridors commerciaux s'explique par cette absence d'urbanisme d'ensemble et par l'intérêt de chaque commune qui est d'attirer les commerces. Les entrées de villes sont donc des environnements laids, bruyants (la voiture y est reine), souvent victimes d'émission de polluants ; les friches urbaines se développent largement et les espaces verts disparaissent. Dans de nombreux pays, des efforts sont faits pour reconstruire ces espaces dégradés, mais l'ampleur du travail est considérable (voir la cinquième partie).

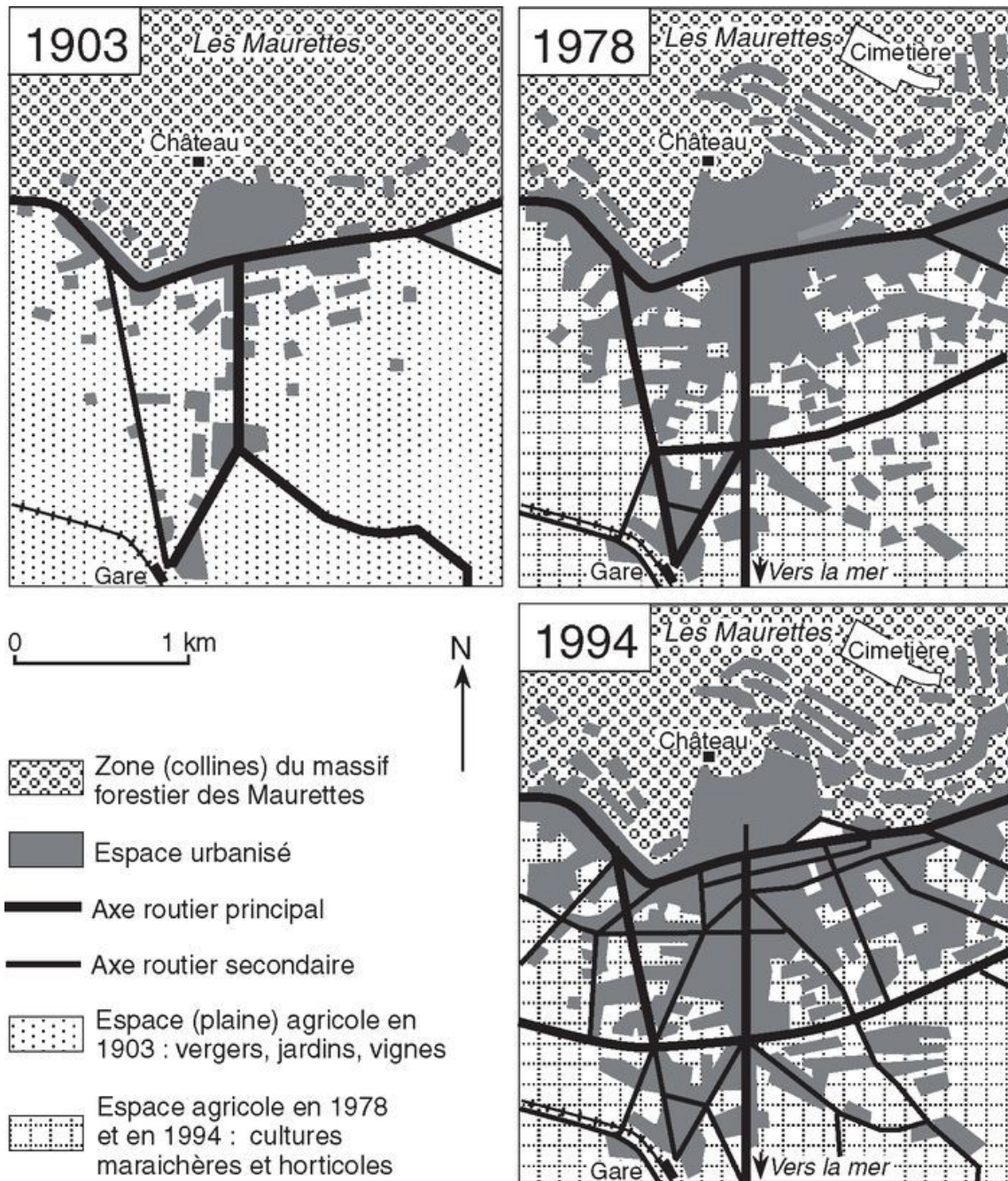
L'anarchie des « entrées de villes » est tout naturellement liée à la crise des espaces agricoles intégrés à ces zones périurbaines. Les périphéries sont par définition des lieux de mobilités où les structures, les formes, les hommes, sont en mouvement. Les constructions, notamment commerciales, sont légères, transformables, mais coupées de voies d'accès, de réseaux de transport qui vont inéluctablement provoquer le mitage des campagnes. La déprise qui touche les espaces cultivés s'opère donc dans de très mauvaises conditions, mais l'urbanisation des terres agricoles revêt des formes différentes suivant les pays.

En France, ce sont les herbages et les terres d'élevage qui disparaissent tout d'abord, mais cette évolution prend des allures diverses suivant les



fonctions et la situation de la ville. Les régions de « grande culture » type Bassin parisien, résistent mieux (Chartres, Melun), alors que les villes situées en zones touristiques, soumises aux lois de la spéculation foncière, ne parviennent pas à sauvegarder leurs terres agricoles. Depuis 1979, plus du quart des surfaces agricoles ont changé d'affectation à Montpellier ou Bastia. Le droit rural n'arrive pas à freiner le mouvement irréversible d'extension de la ville car il est « balayé par l'exceptionnelle plus-value née de l'urbanisation de la terre » (L. Lorvellec, 1990).

À Hyères, dans le Var, station balnéaire qui comprend, dans sa vaste commune, les îles du levant, de Porquerolles et de Port Cros, l'extension urbaine s'est faite dans de bonnes conditions en respectant relativement l'environnement et les paysages. Il n'en reste pas moins que cette riche région de cultures maraîchères et florales a vu inexorablement le front urbain progresser ([Figure 8.4](#)). Le site primitif est un poste de défense au pied de la colline des Maquettes, premiers contreforts des Maures. Peu à peu, la ville se développe



**Figure 8.4**

### *L'urbanisation de Hyères*

dans la plaine qui descend vers le littoral, longtemps demeuré amphibie et marécageux. La ville moderne s'est étendue en suivant un axe est-ouest ( Toulon-Saint-Tropez) et nord-sud : la route de la mer. On a construit par la suite une autoroute périurbaine, parallèle à celle-ci reliant Toulon et traversant la belle plaine maraîchère. L'urbanisation a tout

naturellement progressé au long de ce nouvel axe qui attire les grandes surfaces commerciales édifiées à proximité des échangeurs. Toutefois, dans cette vaste commune on a su mener une politique originale afin de préserver un patrimoine naturel exceptionnel. Grâce au Parc National de Port-Cros, au Conservatoire du littoral et à l'ONF, des surfaces considérables sont protégées aujourd'hui. On compte ainsi 1 000 hectares aux Salins d'Hyères, 20 dans les étangs des Pesquiers, 1 250 dans l'île de Porquerolles, 2 000 à Port-Cros et 30 sur la très belle presqu'île de Giens. Sans ces mesures, tout le littoral aurait été urbanisé : des projets de marinas, avec plusieurs milliers de lits avaient même été élaborés dans les années 1960... L'exemple de Hyères demeure rare et l'extension des espaces périurbains est le plus souvent anarchique et dépend de la jurisprudence locale. A Séoul, l'urbanisation s'opère au détriment des rizières et au Caire l'urbanisation des espaces agricoles concerne environ 1 000 hectares par an ; ces terrains sont occupés dans une faible proportion par des industries ; le plus souvent, il s'agit d'installations illégales. Les grandes villes modernes ont besoin d'espaces : aux États-Unis, environ un million d'hectares devient urbain tous les ans. Plus grave encore, ce sont souvent de très bonnes terres qui sont ainsi transformées. Aux États-Unis, 40 % des espaces absorbés par les villes sont constitués de sols riches. Il en est de même au Caire où ce sont les zones alluviales fertiles du Nil qui sont urbanisées. L'extension pavillonnaire est particulièrement consommatrice de terres bien situées, au long des rivières, par exemple, qu'il s'agisse de la Seine, de l'Hoogly à Calcutta ou du Nil. C'est pour cette raison que les immeubles collectifs demeurent un moyen de réduire cette consommation d'espace. (En France, l'habitat de ce type offre une densité moyenne de 100 personnes à l'hectare pour 15 dans le système pavillonnaire.) La croissance urbaine détruit également des espaces où domine la végétation spontanée : forêts, bois, prairies ou formations buis-sonnantes. Dans les pays du Sud, cette extension prend souvent des formes catastrophiques et irréversibles. À São Paulo, l'urbanisation s'est effectuée aux dépens de la forêt tropicale ; il en est de même à Mexico. Toutefois, cette destruction n'est pas limitée aux nations en voie de développement, on retrouve ce même recul des forêts, en Europe de l'Est et à Moscou particulièrement.

Jean Haentjenst (directeur d'Écopolis) a bien résumé la double logique qui préside à la croissance urbaine. D'une façon imagée, il met en présence le *prince* et le *marchand*. Le premier représente l'ordre, la sécurité, la muraille (les infrastructures) et administre sur le long terme. Ce pouvoir du prince est lié à un lieu ; il est culturellement sédentaire. Le second accepte de payer son installation dans le lieu du prince, mais il déménage si cela devient trop cher ou malcommode : il est culturellement nomade et ne vit que par les flux et la mobilité. Sa stratégie repose sur le court terme. Cette opposition simple et imagée s'applique bien à ces marges urbaines car les objectifs de ces deux acteurs sont différents. Tout aménagement de la ville doit être durable et avoir pour objectif la qualité de la vie avec une logique de lieux plutôt qu'une logique de flux.

On s'est, en définitive, très peu préoccupé de la façon dont les habitants se représentaient leur environnement et leur quartier. Un citadin a une image mentale subjective, bonne ou mauvaise de son environnement, et tous les plans d'aménagement rationnels, fabriqués dans une optique néo-positiviste et technocratique, sont souvent totalement inadaptés aux désirs des habitants. Dans tout ce qui précède, l'étude de la ville repose sur des faits et une recherche objective et rationnelle. Cependant, parler d'un « quartier » avec un citadin n'a de sens qu'en fonction de la perception et de la représentation de son espace de vie. L'environnement est vécu de façon sélective, individuelle et le paysage est un « interface entre espace subjectif et espace objectif » (M. Collot, 1986). Autrement dit, chaque individu voit son quartier, sa ville en fonction de sa culture, de son milieu ou de son âge. En conséquence, il faut désormais se mettre à la place de l'homme-habitant, c'est-à-dire analyser la façon dont les individus, les groupes sociaux et les différentes catégories que l'on peut envisager, « voient » la ville. La question est d'importance car « c'est en fonction dont le milieu extérieur » est perçu, imaginé, représenté que « s'élaborent les conditions humaines » (C. Levy-Leboyer, 1980).

# QUATRIÈME PARTIE

## La ville **un espace vécu**

## Chapitre 9

### Du réel au symbolique

L'EXPRESSION, désormais célèbre à juste titre d'Armand Fremont, l'*espace vécu* est l'addition de plusieurs espaces qui se complètent. L'*espace de vie* serait ainsi « l'ensemble des lieux fréquentés par une personne ou un groupe social » et l'*espace social*, « l'ensemble des lieux fréquentés par une personne ou un groupe en y ajoutant les interrelations unissant ceux-ci ». Il faut aussi ajouter les « valeurs psychologiques qui s'attachent aux lieux et qui unissent les hommes à ceux-ci par des liens immatériels » (*La région, espace vécu*, PUF, 1976).

Le géographe doit donc se préoccuper de la façon dont un individu, un groupe social, « voient », se représentent, la ville. C'est le *sense of place* des Anglo-Saxons. Chaque individu a une image de son quartier, de sa ville, de son pays. Cette représentation est partielle, personnelle, incomplète, symbolique. L'observateur, compte tenu de ses connaissances, de ses déplacements, filtre, interprète, déforme les observations qu'il reçoit de son environnement. Les éléments qui composent un paysage sont diversement perçus, retenus ou choisis. Cette géographie des représentations spatiales (longtemps appelée géographie de la perception) est absolument essentielle pour comprendre les villes et replacer l'homme au centre des préoccupations. Très peu d'enquêtes (ou trop peu...) ont été menées pour savoir ce que les habitants pensaient de leur environnement. Un sondage coûte cher et n'apparaît utile qu'au moment des élections ou pour connaître les goûts des consommateurs ! Il est important de savoir aussi bien pour l'architecte que pour l'urbaniste « quels types de besoins l'homme cherche à satisfaire par son environnement si on veut adapter celui-ci aux hommes qui y vivent » (C. Levy-Leboyer, 1980). On s'aperçoit ainsi des contradictions, des erreurs de jugements et de l'incohérence de certains désirs : on veut, par

exemple, avoir à la fois de l'espace, des forêts intactes, du travail, une voiture, des moyens de communication et des grandes surfaces dans le même secteur !

L'aménagement des villes ne peut donc se faire qu'en fonction d'une réelle compréhension des besoins humains. À la conception quantitative de l'habitat, on peut substituer une approche qualitative. Comme le soulignaient Peter Gould et Rodney White : « Les villes ne sont pas toujours des endroits où il fait bon vivre, et l'information qui porte sur la construction de l'image mentale d'une zone peut refléter beaucoup plus que la simple connaissance de limites et de routes. » (*Mental Maps*, Penguin Books Ltd, 1974.)

### **« Une subjectivité souhaitée »**

Le paysage urbain que voit le citadin est un construit. Chacun donne à ce qu'il observe un sens. L'image mentale qui se forme est personnelle et correspond à la culture, à l'époque, au milieu social de l'observateur. Les indicateurs chiffrés ne suffisent pas à faire comprendre le malaise urbain. Il est donc important de savoir comment est représenté l'environnement dans l'imaginaire des habitants ? Il est pourtant difficile – et coûteux – d'opérer de tels sondages car ils exigent des enquêtes sur le terrain. Il ne s'agit plus simplement de compiler des statistiques fournies, mais de travailler avec des questionnaires, difficiles à élaborer, à distribuer, à récupérer... Il est indispensable de recueillir ces données pour définir des aménagements correspondants aux réels besoins des individus. Les villes que les hommes construisent reflètent, à un moment donné, l'image qu'ils se font du monde.

Deux éléments conditionnent l'aménagement du paysage : tout d'abord, les techniques de l'époque qui permettent – ou ne permettent pas – de lever des contraintes ; ensuite la nature des modèles spirituels, des systèmes de valeurs qui dominent à cette époque. La crise de certaines villes provient aussi d'un fait majeur : une génération d'habitants vit dans un environnement élaboré par les générations précédentes.

L'intérêt pour le géographe d'une approche humaniste utilisant les travaux des psychologues et des sociologues est donc certain. Depuis longtemps déjà, aux États-Unis, par exemple, de nombreux travaux se sont orientés dans ce sens pour mettre fin à « l'impérialisme du matérialisme ». Les villes ont tout naturellement fait l'objet de ces recherches et Kevin Lynch, pour ne citer qu'un seul auteur, a joué un rôle essentiel en analysant l'image de la ville et la cartographie mentale (*The image of the city*, 1960, MIT Press, Cambridge). En France, A.S. Bailly a bien montré que c'est à partir de l'image que l'on a fait de la ville que « se décide le comportement spatial ». Cette image mentale est un « mélange d'éléments réels et d'idées fausses » (*La perception de l'espace urbain*, Centre de recherche d'urbanisme, Paris, 1977).

Une certaine façon de « voir »

### *De la perception à la représentation*

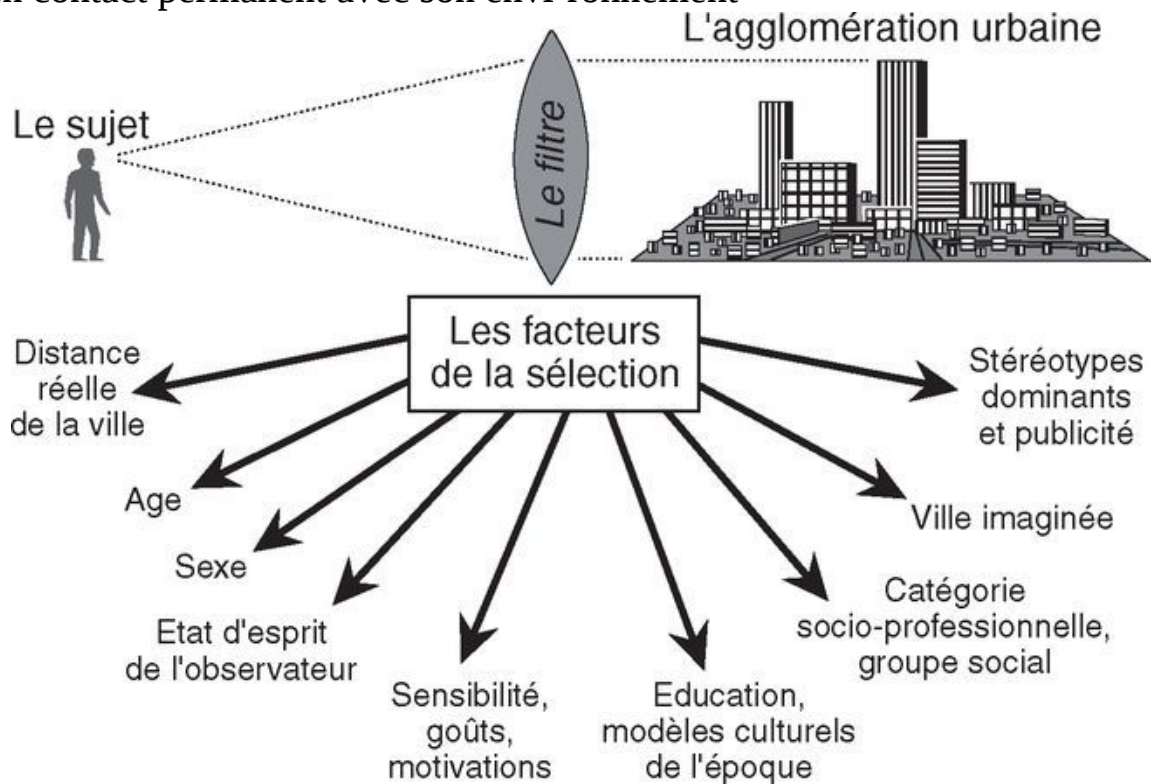
Il est indispensable, sommairement, de rappeler quelques notions de base. En effet, cette approche des représentations mentales spatiales exige des connaissances pluridisciplinaires. La *perception* suppose une construction mentale qui extériorise et interprète les sensations. Nous percevons des objets et non pas des couleurs, des lignes ou des formes : immédiatement la pensée organise ces sensations pour reconnaître un immeuble, une rue, une voiture. Autrement dit, la perception, acte intellectuel, est une interprétation des sensations. Un objet est « pensé et non pas senti » ; le philosophe Alain ajoute : « Cet horizon lointain, je ne le vois pas lointain, je juge qu'il est loin. » La perception, donnée immédiate, se différencie de la *représentation* mentale. Celle-ci évoque les objets en leur absence ou ajoute des souvenirs, des significations lorsqu'on observe quelque chose. Il existe donc une *image mentale* qui constitue une représentation de la réalité déformée et enrichie par l'esprit.

Ces quelques remarques montrent l'importance d'une approche de la ville, prenant en compte la façon dont le paysage est vécu. Pour G. Matzneff : « Strabos, Hérodote, Marco Polo, Vidal de la Blache c'est très



bien mais cela demeure de l'ordre du divertissement. La seule géographie véritablement utile est celle que l'on peut étudier avec le goût, l'ouïe, l'odorat et le toucher. » (*Le Monde*, 1980.)

Sans aller jusqu'à cette position extrême, il est absolument nécessaire de connaître les mécanismes de la représentation. Le paysage est donc perçu, interprété à travers un véritable *filtre*. Celui-ci procède à une sélection qui est physiologique, sociale, culturelle. Suivant notre éducation, notre milieu familial, nos croyances, les modèles culturels à la mode, notre métier (la liste n'est qu'indicative), le paysage est interprété d'une certaine manière. Chaque individu enraciné dans un lieu, déforme ce qu'il voit et se construit une image mentale ([Figure 9.1](#)). Une personne est en contact permanent avec son envi-ronnement



**Figure 9.1**

***La représentation de la ville : un filtre sélectif***

et reçoit des informations. En ville, un citadin s'adapte sans cesse à la situation. On peut ainsi parler de *feed back*, de retour d'information. L'homme sélectionne ce qu'il veut retenir, sinon il est submergé par la richesse des sensations reçues.

Si chaque individu se représente son milieu d'une façon spécifique et unique, il peut y avoir des points communs entre des groupes sociaux et des catégories de personnes. L'âge, par exemple, joue un rôle essentiel, et le principe des « cibles » que la publicité veut toucher est bien connu. Chacun a aussi un niveau culturel : son rôle est très important. Des études intéressantes et pionnières ont bien montré la relation qui existe entre le comportement des promeneurs (en forêt, par exemple) et le niveau d'éducation (R. Ballion, 1975). En effet, les catégories défavorisées veulent que la nature soit fortement aménagée (parkings, aires de jeux, arbres espacés, équipements divers). En revanche, l'attachement à une forêt plus naturelle s'élève avec les catégories de personnes plus diplômées. Ces résultats montrent que l'on connaît mal les désirs des citoyens. Ainsi, les catégories sociales modestes, voire pauvres, veulent retrouver dans la nature des éléments urbains dégagés des contraintes. Inversement, les catégories socioculturelles plus favorisées ont souvent une conception rousseauiste de la nature et sont à la recherche de milieux « naturels ».

Ces exemples montrent qu'entre la « réalité » et l'image qui se forme dans l'esprit il y a une distorsion. Toutefois, ces déformations obéissent à des règles bien précises que l'on commence à connaître.

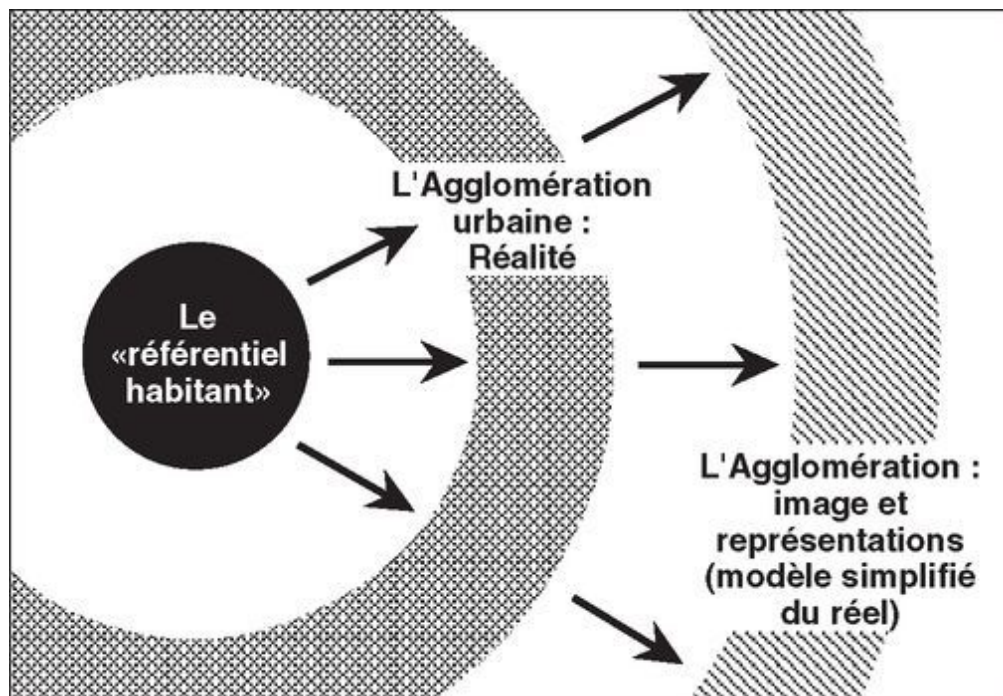
### *Une représentation schématique et lacunaire*

Chaque individu a, de son environnement, une représentation simplifiée ayant l'action pour objectif. Se diriger, en ville, suppose des points de repère simples. L'environnement est jugé en fonction d'une activité, d'un déplacement. La voiture (le problème sera étudié ultérieurement en détail) introduit une nouvelle façon de voir la ville et modifie notre relation avec l'habitation. Une autre notion est à retenir : il faut distinguer l'espace qui est connu (c'est-à-dire que le citoyen a déjà expérimenté et qu'il peut parcourir en reliant divers points de repère) et le territoire inconnu qui n'est qu'imaginé ! Quoi qu'il en soit, un citoyen ne peut avoir, même s'il « connaît » sa ville, qu'une vue partielle et souvent irrationnelle des quartiers car la réalité est trop complexe. On

peut donc parler d'un *modèle simplifié* du réel largement suffisant pour l'action quotidienne ([Figure 9.2](#)).

Les observateurs sont divers, les agglomérations différentes, mais toutes les études menées montrent que, dans la plupart des cas, les habitants d'une cité mémorisent des *lieux fondamentaux*. C'est à D. Lynch que l'on doit, à propos de trois villes ( Boston, Los Angeles, Jersey City), la détermination de cinq types principaux :

- les *chemins*, qui jouent un rôle capital, permettent d'unir les différents lieux que l'on connaît. Les citadins retiennent évidemment ceux dont ils



**Figure 9.2**

### *Un modèle simplifié*

se servent. La perception de ceux-ci est d'ailleurs floue car si un chemin change d'environnement (c'est-à-dire de constructions), l'observateur a l'impression d'avoir emprunté une deuxième route ;

- les *ruptures*, c'est-à-dire les discontinuités : ces barrières peuvent être mentales, culturelles ou physiques, comme une voie ferrée ou une route. Ces limites ont une très grande importance et sont toujours perçues, mémorisées ;

- les *points de référence* sont des lieux très visibles : églises, monuments, espaces verts. Ces volumes sont très utiles pour l'orientation ;
- les *nœuds* constituent des carrefours de toutes sortes où se localisent des arrivées et des départs de flux : gares, aéroports, etc. ;
- les *districts* sont enfin des quartiers assez vastes pour être mémorisés : ils présentent des caractères homogènes (pauvreté, richesse, activités, etc.) ;

On a ainsi distingué des *éléments singuliers* et des *éléments constants*. Dans le premier cas, se retrouvent les « points de référence » qui peuvent être aussi des traits physiques : le Rocher de Monaco, le Corcovado (704 mètres) à Rio de Janeiro surmonté de la statue géante du Christ, mais il peut s'agir d'un fleuve ou d'un littoral. Les éléments constants sont, en revanche, la trame du tissu urbain et la structure générale de la ville. Dans sa perception de la ville, l'observateur est soumis à deux contraintes : l'échelle et le lieu d'observation. Dans le premier cas, c'est la dimension du bâti qui entre en jeu, et dans le second cas, c'est la perspective et l'éloignement.

Une question fondamentale se pose : que doit posséder un environnement pour plaire ? En 1973, S. Kaplan émet l'hypothèse qu'un paysage satisfaisant répond à trois besoins fondamentaux des êtres humains ;

- ce qui nous entoure doit avoir un *sens* ; l'homme veut comprendre : c'est le contraire du labyrinthe ;
- l'environnement doit proposer de la *nouveauté* et stimuler. La monotonie est facteur d'ennui. Un certain mystère crée une impression stimulante ;
- enfin un individu est libre s'il a le *choix* : il faut qu'il puisse changer de direction et ne pas être prisonnier d'une seule solution : c'est le concept de liberté.

La satisfaction résidentielle

« Meeker (1971) [...] écrit que la satisfaction résidentielle et le sentiment d'appartenance à une communauté dérivent de quatre variables :

- les valeurs que l'individu juge importantes ;
- la perception des alternatives possibles ;
- les conséquences personnelles, familiales et sur le groupe de ces alternatives ;
- les normes sociales guidant son comportement.

« F. Ermuth (1974) complète cette analyse et s'aperçoit dans une recherche effectuée à Des Moines (États-Unis) que la satisfaction résidentielle est liée à trois dimensions : le réseau d'interaction sociale, l'identification territoriale et le degré d'isolement [...], l'auteur dégage des variables concrètes susceptibles d'expliquer cette satisfaction :

- proximité d'écoles élémentaires ;
- accessibilité au lieu d'emploi ;
- cours bien entretenues ;
- séparations piétons-véhicules ;
- rues calmes ;
- qualité du site ;
- transports publics ;
- qualité socioéconomique et démographique.

« La durée de résidence traduit en général la satisfaction résidentielle.  
» ■

*Source : Antoine S. Bailly, 1977, ouvrage cité.*

Ainsi, les lieux ne sont pas de simples surfaces : ils ont une valeur psychologique, sentimentale. Des liens affectifs relient les hommes aux objets. On parle souvent d'enracinement, c'est-à-dire d'attachement à un espace car celui-ci a une histoire. Toutefois, la représentation des lieux varie avec le temps et les sociétés.

Le regard que porte un citadin sur sa ville est également fonction du *temps*. S'il n'existe pas de « grille de lecture paysagère » (K. D. Fines et C. Avocat), il est incontestable que chaque époque impose un « certain regard ». Le goût par exemple pour la *prospect view*, le point de vue (la chasse au coup d'œil), le panorama, date du début du XIX<sup>e</sup> siècle. La notion de beauté est en effet relative ; l'urbanisme est le reflet des cultures et des systèmes sociaux. Si l'on comprend fort bien que la représentation mentale soit dans une grande partie rationnelle (confort, accessibilité, absence de contraintes, etc.), l'estimation d'un paysage est influencée par des jugements liés aux civilisations, aux cultures, aux sensibilités personnelles.

La ville : « forêt de symboles »

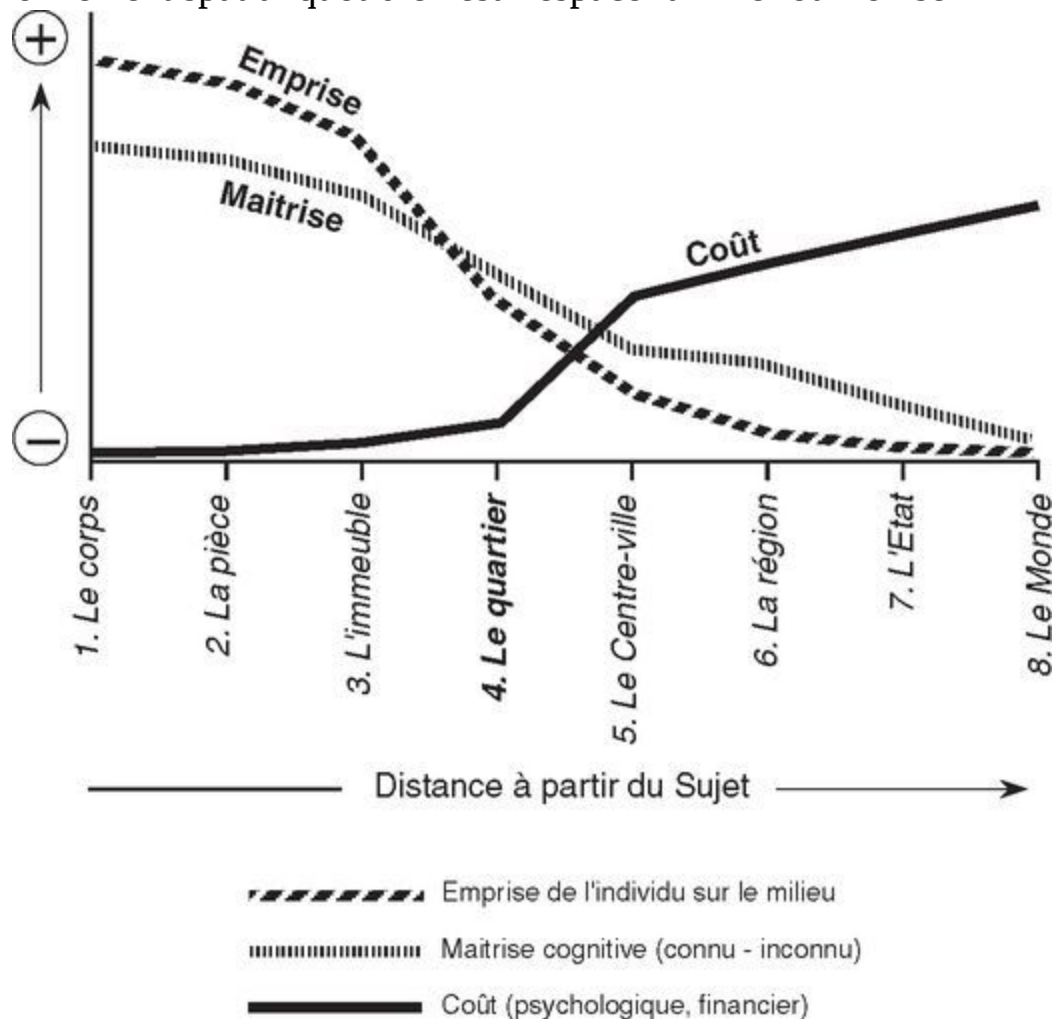
« *Le miroir de l'affectivité* »

*Du connu à l'inconnu*

Un individu projette sur son espace de vie sa propre conception du monde. Les écrivains ont souvent transformé les paysages qu'ils « voyaient » à travers leur personnalité. La géographie classique, néo-positiviste ou fonctionnaliste, a longtemps ignoré ce que G. Bachelard appelait la « subjectivité souhaitée ». J. Chabot va jusqu'à naïvement s'étonner que la Provence de Giono ne soit que la « vision personnelle de ses propres souvenirs » (1980) !

La perception du monde est, pour un citadin, autocentrée. Celui-ci juge son environnement en fonction de la distance, à partir de son espace personnel immédiat. Son milieu est saisi « instinctivement comme un système *perspectif* de propriétés, réparties intuitivement en zones qui s'éloignent peu à peu de lui comme point de référence, et dont il vit une typologie : nous les appellerons les « coquilles de l'homme » » (A.A. Moles, 1977). Il s'agit de l'*Umwelt* de von Uexküll ([Figure 9.3](#)). Plus un habitant s'éloigne de chez lui, plus diminue son emprise sur le milieu et

plus il pénètre dans un univers mal connu ou inconnu. Le coût – on peut aussi parler d’effort – physique ou financier s’accroît avec la distance. L’environnement spatial quotidien est l’espace familier où l’on se



**Figure 9.3**

***Les « coquilles » de l'homme-habitant***

déplace tous les jours. En sortant de chez lui, le citoyen pénètre dans le domaine public, domaine des contacts où son emprise sur le milieu diminue.

Il existe donc des espaces totalement ignorés qui ne sont jamais visités ; on ne peut qu’imaginer ces lieux inconnus qui n’ont pas été soumis à une perception directe. Ainsi se forge une image en fonction de ses connaissances, de sa mémoire. À ces lieux inconnus, s’accrochent des clichés formés d’informations incomplètes, se conformant à un modèle

dominant. L'habitant d'une ville, d'une région a donc tout naturellement tendance à exagérer l'importance spatiale de son espace vécu. P. Gould et R. White ont bien montré l'aspect, presque caricatural, de ces « visions déformées et fantasques » que les Anglais du sud se font du nord du Royaume-Uni. Si l'on demande à un Texan de représenter spontanément les États Unis, le Texas est souvent, surtout chez les enfants, plus grand que l'ensemble du pays.

Il existe aussi de véritables *barrières* mentales qui séparent un individu d'un autre domaine. Il peut se produire plusieurs cas de figures : soit le citadin ne le connaît pas et ne s'y rend jamais, il peut dans ce cas en avoir une image vague ou ne rien savoir du tout sur ce quartier ; soit la mauvaise image (insécurité, réputation douteuse, etc.) ne lui donne pas envie de s'y rendre. Une « frontière » peut être culturelle, linguistique (quartier chinois, mexicain dans une ville américaine), sociale. En théorie, plus on s'éloigne de son espace quotidien, plus les flux d'information diminuent. Toutefois, les progrès spectaculaires des télécommunications de la révolution électronique submergent les habitants d'images venant de régions lointaines. Cette surcharge d'informations incomplètes, voire déformées, augmentent la formation d'images mentales coupées de la réalité. Quoi qu'il en soit, l'espace de vie quotidien s'oppose aux espaces lointains où un voyage est toujours une aventure. Le mot est peut-être trop fort pour un déplacement à l'intérieur d'une agglomération, mais l'exploration va croître avec la distance et les caractéristiques des lieux. Un habitant, dans une grande ville, ne connaît qu'une très faible partie des quartiers (à l'exception de certains professionnels dont le métier est de se déplacer). P.H. Chombart de Lauwe avait bien montré les différents trajets d'une jeune fille habitant des quartiers résidentiels de l'ouest parisien ; la carte de ces parcours, c'est-à-dire les lignes joignant le domicile aux différents lieux où elle se rend durant une année, montre qu'elle ne fréquente que les quartiers de l'ouest parisien. Dans ces conditions, la connaissance des villes inconnues est forcément œuvre d'imagination.

Un touriste qui effectue un bref séjour dans une ville va repartir avec des images partielles de la cité. J. Pelletier et C. Delfante pensent que le « visiteur qui séjourne à Manahattan [...] ne connaît pas la ville s'il n'est



allé se perdre dans Harlem, Brooklyn ou le Queen's » (1997). Dans tous les cas, le citadin, même le plus enraciné, aura toujours une connaissance subjective, partielle, de sa ville, surtout si celle-ci est une métropole. Par ailleurs, il la verra toujours à travers le filtre d'une forme de civilisation.

### *Les modèles culturels : un certain regard*

Les villes contemporaines, et surtout les métropoles, sont des milieux artificialisés de plus en plus complexes. Elles correspondent à des systèmes de niveaux supérieurs que les habitants ne parviennent jamais à comprendre dans leur intégralité.

#### La ville : un ordre supérieur

« Les villes et les métropoles constituent des matrices d'ordre et de sens aptes à introduire dans la réalité territoriale des niveaux plus élevés d'organisation [...]. La géographie culturelle propose une réalité urbaine qui tend à identifier cette réalité avec un ensemble de signes dont la fonction essentielle est d'introduire de l'ordre et du sens dans les structures sociales complexes [...]. La tendance de la société contemporaine vers l'organisation de l'espace géographique sur une échelle planétaire rend encore plus évidente une des fonctions urbaines parmi les plus spécifiques, et encore plus urgentes l'exigence d'explorer l'univers des signes qui rendent possibles l'interaction entre des hommes de cultures différentes et l'élaboration d'une carte des connaissances nécessaires à l'orientation et à l'action de l'homme dans un monde. » ■

*Source : V. Guarrasi, Les dispositifs de la complexité métalangage et traduction dans la construction de la ville, 1999.*

Toutefois, ces structures de degrés supérieurs sont difficiles à comprendre et cette complexité croissante incite « l'homme [...] à prendre conscience, et à élaborer des langages, à inventer de nouvelles théories et œuvre d'art ».

Il n'empêche que les sociétés ont toujours voulu, au cours de l'Histoire, construire et comprendre la ville à travers leurs cultures et leurs traditions. La transmission des coutumes, les pratiques collectives, déterminent les formes de la cité. Ces spécificités, « confirmées au fil des siècles » comme l'écrit J. Racine (1988), sont confrontées aux normes mondiales et à l'uniformisation des techniques. Il est cependant difficile de ne pas tenir compte des mentalités collectives qui dominent dans une région donnée. Dans la ville arabe traditionnelle, l'importance de la famille fait de la maison, aux murs extérieurs sans ouverture, une pièce maîtresse. C'est un code social qui a développé cette habitation basse, à cour centrale où les lieux publics sont rares ; « l'espace privé prend une extrême importance : une analyse de l'affectation actuelle des sols dans la Medina de Tunis indique que 69 % de la superficie va aux usages résidentiels, incluant les cours intérieures » (C. Chaline, 1996, faisant allusion aux travaux de B. Hakim, 1979). Cette introversion des milieux familiaux, fait social, peut encore se « lire » dans les villes actuelles. Cet habitat horizontal est donc le résultat d'une culture où le rôle de la femme est très particulier en ne participant guère à la vie publique. Chaque individu a sa propre *cognition* spatiale (c'est-à-dire l'acte de connaître, d'utiliser ses connaissances de l'espace), mais il fait partie d'une société ; il partage souvent avec elle des façons de voir similaires. Il y a donc deux façons de regarder la ville : au niveau personnel et au niveau d'un groupe. Le poids d'une civilisation est très important ; l'éducation, la tradition et la coutume, peuvent suivant l'expression de Marcel Mauss « étouffer la liberté ».

Si la culture est l'ensemble « des formations acquises de comportement et de connaissances » (P. Claval, 1991), on comprend bien qu'il existe des héritages qui perdurent dans les paysages et dans les actions humaines. La ville japonaise est souvent citée comme exemple d'attachement aux traditions et à une certaine façon de « vivre l'espace », suivant un titre célèbre (A. Berque, 1982). Ainsi la pratique des *jôkamachi* (« villes sous le château ») s'est généralisée. On a aussi longtemps séparé, comme dans de nombreux pays, les catégories sociales ou religieuses (les quartiers des guerriers, des bourgeois...). Depuis longtemps, les quartiers ont conservé une profonde identité, et des

associations locales (*chônai kai*) regroupent les citoyens habitant les mêmes quartiers (ou fraction de quartier). Leur rôle est multiple et contribue à renforcer l'identité d'un lieu.

Toutefois le terme « culture » très vague par certains aspects contient des notions très importantes pour comprendre les représentations et la géographie cognitive des villes. Celles-ci ont également une dimension symbolique et, comme tout espace, les lieux prennent une valeur particulière. Ceci est valable pour la perception d'un individu qui donne aux objets une dimension symbolique et pour les sociétés qui possèdent leurs lieux sacrés. Comme l'indique P. Claval, on peut répondre à la question : pourquoi des villes, en disant qu'elles sont faites « pour unir les hommes autour de symboles, répondre à leurs inquiétudes et forger leurs identités collectives » (1999).

### *La religion et la politique : les grandes références*

C'est le plus souvent l'Histoire qui nous renseigne sur l'origine des lieux sacrés, détestés ou renommés. Les symboles qui s'attachent à des monuments, des rues ou des églises, peuvent être religieux, politiques ou civiques. À ce symbolisme collectif, s'ajoute un système personnel car chaque individu « marque » un territoire par son affectivité. Le symbolisme spatial correspond à une géographie des souvenirs. Le rôle des religions est bien connu ; il faut souvent chercher, dans les croyances anciennes, l'origine des structures spatiales.

Le marquage des lieux a tout d'abord revêtu une signification religieuse. Les espaces enclos (*temenos*) sont, chez les Grecs, des lieux saints. On distingue très tôt le domaine sacré et la périphérie profane, dangereuse et inconnue. L'église, la mosquée, symbolisent et matérialisent une croyance. La hardiesse des formes, la hauteur des cathédrales médiévales, correspondent à l'affirmation d'une foi et créent l'unité d'une société. Le plus souvent, la ville s'est organisée autour de ces lieux rituels. Les envahisseurs ne s'y trompent pas (ils détruisent ces édifices). P. Claval résume parfaitement le rôle du temple, symbole d'une communauté : « La ville et son quartier central, palais et temples à la fois, permettent à tous ceux qui croient à ses pouvoirs magiques de se

sentir membre d'une même famille. La distance et les différences sociales sont abolies. » (1999.) Souvent ce symbolisme religieux est étroitement lié à la vie politique. Le Prince a longtemps été le représentant des dieux (ou Dieu lui-même) ; c'est de la religion qu'il tient son pouvoir.

Les géographes ont tout d'abord étudié les villes en insistant sur les « fonctions » : dans ces conditions, l'influence des religions était analysée de cette manière. Pour J. Beaujeu-Garnier et G. Chabot, ce sont les conséquences économiques qui importent : « Il ne suffit pas [...] que la fondation ait été autrefois entourée de cérémonies religieuses ni que cette fondation soit due à des affinités religieuses. » (1966.) On peut penser, au contraire, surtout dans les pays du Sud, que la religion est toujours une référence normative ; l'architecture, l'aménagement, les formes de la ville, la perception de l'espace, sont influencés par des symboles politico-religieux passés ou présents. Bien entendu, il existe des villes célèbres dont l'existence repose sur la vie religieuse ou les pèlerinages comme La Mecque (plus de 20 millions de personnes par an), Jérusalem, Bénarès sur le Gange, Fatima, Rome et Lourdes. Le plus souvent, dans les villes, la symbolique religieuse provient du passé. Les anciennes structures sont devenues, aujourd'hui, fonctionnelles et utilitaires. Il n'en reste pas moins que l'Histoire, avec sa charge émotionnelle, enrichit les lieux : le mur de Berlin, la place Tien'An Men en Chine, Hiroshima au Japon ou l'Arc de triomphe à Paris, sont, pour des raisons différentes, des lieux que l'on regarde avec la mémoire.

Quoi qu'il en soit, la réalité de la ville avec ses attributs objectifs (rues, maisons, monuments...) est ressentie par ses habitants en fonction de déterminants subjectifs. Toutefois, une cognition spatiale peut être commune à une catégorie de personnes. C'est cette image collective qu'il faut surtout étudier car elle correspond, dans une optique d'aménagement, aux besoins les plus courants des habitants. La difficulté qui est toujours rencontrée est la suivante : ces images recueillies par les enquêtes sont-elles fiables et vraiment généralisées ?

*Un exemple de stéréotype : le tourisme*

### Attraites réels ou supposés

Le message publicitaire touristique contient des représentations des villes très intéressantes à analyser car elles constituent souvent l'exemple de l'image fabriquée. Le marketing, dans ce domaine, sait utiliser les connaissances psychologiques et sociologiques ; il s'agit de mettre en valeur un lieu et de lui construire une image attractive.

« Que demande-t-on à un document touristique ? » « Des informations clairement présentées et une part d'esthétisme, voire de rêve [...]. Cela conduit nécessairement à sélectionner l'information [...]. Trop d'information nuit à l'information » il faut en définitive qu'un lieu fasse parler de lui [...] (M. Boyer, *La communication touristique*, PUF, 1987). Le problème de l'information est essentiel. Qu'il s'agisse de la publicité, du bouche à oreille, il faut convaincre en déclenchant l'envie de partir. La notion de *stéréotype* domine ce processus car ces images valorisantes que les vendeurs de produits touristiques tentent de forger doivent être partagées par le plus de monde possible.

#### Des stéréotypes sociaux

« Un stéréotype est "l'idée que l'on se fait de", l'image qui surgit spontanément lorsqu'il s'agit de [...]. C'est la représentation d'un objet (choses, gens, idées) plus ou moins détachée de sa réalité objective, partagées par les membres d'un groupe social avec une certaine stabilité. Il correspond à une mesure d'économie dans la perception de la réalité pour qu'une composition sémantique toute prête, généralement très concrète et imagée, organisée autour de quelques éléments symboliques simples, vient immédiatement remplacer ou orienter l'information objective ou la perception réelle. Structure cognitive acquise et non innée [...], le stéréotype plonge cependant ses racines dans l'affectif et l'émotionnel car il est lié au préjugé qu'il rationalise et justifie ou engendre. » ■

Source : L. Bardin, *L'analyse du contenu*, PUF, 1989.

De nombreuses études faites, par des universitaires et surtout par les sociétés de voyages, ont classé les villes, suivant leurs attraits réels et potentiels. Il faut donc distinguer les sondages d'opinion, reflétant souvent des stéréotypes, mais correspondant à ce que pensent les gens et des enquêtes qui tentent d'évaluer objectivement, les qualités d'un lieu (paysages, monuments, nombre de lits, etc.). Ces critères objectifs, très intéressants, ne reflètent pas toujours les performances des villes et le nombre de visiteurs. Elles sont nécessaires car elles soulignent d'éventuelles lacunes : certaines villes du Sud, aux paysages superbes, ne disposent pas des équipements pour recevoir les touristes. En 1998, un ouvrage, conçu pour les voyageurs (touristes, journalistes, chefs d'entreprises...) établit la carte des pays à risques, depuis les régions très dangereuses jusqu'aux pays à risques très localisés (R.Y. Pelton, *The World's most dangerous places*, Fielding's, 1998).

Chaque année le *Herald tribune* publie un classement des « villes les plus agréables » du monde. En 2009 on remarque la hiérarchie suivante, de 1 à 10 : Zurich, Vienne, Genève, Vancouver, Auckland, en Nouvelle Zélande, Munich, Francfort, Berne et Sydney. Paris arrive en 32<sup>e</sup> position avec Singapour ! On voit donc que cette classification, bien curieuse, n'a rien à voir avec les flux touristiques. Paris, par exemple, est le premier pôle mondial avec une moyenne de 29 à 30 millions de visiteurs par an. Londres, Rome, Berlin ou Madrid en Europe sont également très fréquentés. En 2020, on estime à 40 % la proportion de touristes, venant en Europe malgré l'essor de l'Asie.

Quoiqu'il en soit le tourisme est un atout majeur pour les espaces urbains. Les études sur ce sujet sont souvent décevantes ; ainsi, même sur Google, il est difficile de trouver des statistiques valables. Le tourisme est pourtant un facteur décisif de l'urbanisation ; Nathalie Petiteau, dans un article intitulé « *Mondes urbains du tourisme* », décrit fort bien la relation qui existe entre les agglomérations et ce type d'activité. En effet « *les touristes sont majoritairement des citoyens ce qui influe forcément sur leur regard, leurs pratiques et leur rapport au lieu de séjour* ». Pourtant, « *les spécialistes de la ville se sont généralement peu intéressés au tourisme* » : ce qui est surprenant dans un « *monde où la population se concentre toujours davantage en ville* ». Quoiqu'il en soit « *les liens*

*entre ville et tourisme s'intensifient et se complexifient »* (Calenda, Calendrier scientifique édité par : revue.org 10 septembre 2004).

### **Une dimension culturelle**

L'expression « tourisme culturel » est une tautologie (la juxtaposition de ces deux termes n'ajoute rien). Toutefois, le système de valeur est déterminant. Une signification symbolique se superpose souvent aux facteurs physiques, techniques, financiers, qui déterminent l'image. Il n'existe pas de lieu touristique en soi : celui-ci est créé et fabriqué. L'UNESCO a même sélectionné un « patrimoine mondial », c'est-à-dire des sites qu'il faut voir pour leurs beautés, mais souvent pour tous les souvenirs qui s'y rattachent. La publicité peut même aller jusqu'à créer de toutes pièces un site. Il faut souvent, face à une ruine ou à un monument très modeste, retracer son histoire pour lui redonner une valeur. Une forte sédimentation historique est un facteur de succès pour une ville quitte, si c'est insuffisant, à y ajouter une activité nouvelle comme un festival. Les touristes sont attirés, aujourd'hui, par le « lithome artistique et culturel », c'est-à-dire par les monuments, les musées et les festivals.

Les héritages religieux demeurent aussi un facteur d'attraction majeur, même s'il ne s'agit plus toujours de pèlerinages. Le Mont Saint-Michel, par la beauté de son site et sa situation particulière, reçoit toujours des millions de visiteurs attirés par le sacré et le profane. Les grandes villes reçoivent des visiteurs pour des raisons culturelles ou artistiques, surtout en Europe. Dans les pays islamiques, ce mélange n'est pas possible car la fonction religieuse doit rester exclusive. Au Japon, en revanche, l'intérêt pour les temples est complexe : il s'agit souvent de visiteurs de la région, de proximité ; les « vrais » touristes venus de plus loin sont en minorité.

Mais les symboles attachés aux lieux ne s'appliquent pas uniquement aux pôles attractifs culturels. D'ailleurs, J. Recucci a bien montré que le tourisme devrait être par essence culturel : les « satisfactions de l'esprit s'ajoutent à la satisfaction végétative du bien-être corporel » (1992). En fait, le voyageur est attiré si l'image est positive (réelle ou fabriquée) ; dans ce cas il est poussé au départ. À chaque époque, une vision

spécifique des loisirs, des vacances s'impose. La demande culturelle s'est développée depuis la Seconde Guerre mondiale, mais le milieu « naturel » joue également un grand rôle : le soleil, la mer, l'insularité, la neige et surtout les paysages spectaculaires, attirent particulièrement : le Corcovado et son Christ, une plage de Tahiti, la baie de Naples... Comme l'explique J.P. Lozato-Giotart, il y a une différence entre le *site naturel* et le *site-image* : « Le site est toujours évocateur d'une image raccourcie du milieu d'accueil pour le touriste même si cela ne correspond pas toujours à la réalité. La publicité touristique utilise des sites-images idylliques à destination des marchés émetteurs, notamment citadins [...] dans les pays riches. » (1993.)

Il faut distinguer ainsi deux types de lieux touristiques : dans un premier cas, il s'agit du *site-postiche*, c'est-à-dire fabriqué à partir d'un milieu naturel (c'est le cas des marinas, comme les immeubles de la Baie des Anges près d'Antibes). On peut aussi observer une deuxième catégorie : le *site décors urbains* correspondant à des paysages célèbres, offrant des monuments prestigieux aux regards, comme les quais de la Seine devant Notre-Dame-de-Paris ou le Parthénon à Athènes. Ces sites ne sont pas forcément localisés dans les villes (les pyramides d'Égypte), mais les grandes cités historiques disposent d'un patrimoine très riche.

L'image touristique qui naît de la publicité, de l'information, est dominée à *chaque époque* par une certaine représentation des paysages. A. Corbin, dans un très bel ouvrage, a analysé la naissance de cet attrait pour la mer et les plages longtemps demeurées des espaces de répulsion. « Il importe désormais d'examiner de quelle manière et par quels mécanismes les hommes de chaque époque, et si possible de chaque catégorie sociale, ont interprété les schémas anciens et les ont réintégrés à un ensemble cohérent de représentations et de pratiques. » (*Le territoire du vide*, éd. Aubier, 1988.) La représentation mentale d'une personne qui se rend dans une ville qu'elle ne connaît pas va évoluer de la façon suivante :

- formation de l'*image imaginée* (informations diverses stockées dans la mémoire) ;
- constitution, après le déplacement, d'une *image vécue* qui correspond à l'expérience. Deux solutions sont alors possibles :



soit le voyageur est déçu car l'image vécue est différente de l'image imaginée, soit la représentation vécue est gratifiante car il y a conformité des deux images.

Concrètement, on peut à présent se demander, à partir de ces règles générales, comment il est techniquement possible de connaître ces représentations mentales ? Comment calculer, quantifier, les valeurs attachées aux lieux ? N'existe-t-il pas des différences entre les catégories sociales, les âges, les cultures locales, les nationalités ? Le marketing utilise depuis longtemps les questionnaires et les enquêtes. Il existe donc des facteurs socioculturels qui déterminent la perception et la représentation de l'environnement. Le géographe doit néanmoins ajouter, face au psychosociologue, une dimension supplémentaire : l'espace. En effet, comment peut-on étudier ces préférences et ces représentations spatiales ?

### **Le questionnaire : un rôle fondamental**

Quels déterminants choisir ?

*Préférer les questions « fermées » pour quantifier*

Le géographe doit saisir des représentations communes à des groupes de personnes : l'objectif essentiel est toujours la localisation relative. Autrement dit, il existe des « modèles » collectifs, des schémas partagés par la majorité des citoyens et des représentations particulières qui s'écartent de la moyenne. L'utilité pratique de ces images est multiple, mais il s'agit surtout d'éviter une contradiction entre l'urbanisme réalisé et ce qu'on peut appeler les goûts du public. Tout aménagement suppose des choix : quelles sont les décisions qui seront les mieux acceptées ?

Chaque enquête doit reposer sur un échantillon de personnes. Il est en effet difficile et coûteux d'envisager des « recensements » qui ne peuvent se pratiquer qu'avec des moyens financiers considérables. La « rentabilité » d'une enquête d'opinion pouvant être faible ou nulle, les

sondages effectués sont souvent inadaptés aux besoins de la recherche. L'introduction de la notion d'espace, de lieux, très difficile à intégrer dans un questionnaire, complique l'enquête.

Les questions à poser sont en principe illimitées, mais il faut nettement séparer des interrogations très différentes. Rédiger un questionnaire constitue une opération classique et difficile du marketing : tout dépend de ce que l'on cherche. Les objectifs doivent être très précis et clairs ; à quoi doit servir l'enquête ? Néanmoins, on distingue 5 *catégories de questions* :

- celles qui portent sur des *faits* : « Combien de fois, par an, allez-vous dans le centre-ville ? », « Habitez-vous une maison individuelle ? » ou « Possédez-vous une voiture ? ». Ce type de question pose le problème de la fiabilité des réponses. Celles-ci peuvent être biaisées pour diverses raisons : mémoire mauvaise, volonté d'embellir la réalité, etc. ;
- celles qui portent sur des *motivations* : « Pour quelles raisons habitez-vous ici ? » ou « Pour quelles raisons n'aimez-vous pas tel ou tel quartier ? » Les réponses sont souvent sujettes à caution et il faut procéder à des recoupements grâce à des techniques indirectes : « Pourquoi certaines personnes n'aiment-elles pas ce quartier ? » ;
- les *préférences* constituent un type de questions qui rejoint le cas précédent : « Où aimeriez-vous vivre, si vous aviez le choix ? », « Quel type d'habitat préférez-vous ? » ou « Quels sont les paysages, dans votre ville, que vous aimez, que vous détestez ? » On peut aussi essayer de mesurer l'*intensité* de ces préférences avec des échelles (de 1 à 5 ou de 1 à 10). Par exemple : « Classez 10 villes françaises par ordre de préférence décroissante » (autrement dit, si vous avez la possibilité d'y vivre). Il est ainsi utile de classer des lieux, des activités ou des paysages ;
- il faut aussi connaître les *intentions* des personnes interrogées. C'est le cas des sondages avant les élections. Le principe est plus complexe car il ne s'agit pas de donner un jugement sur le

présent, mais d'anticiper. Les résultats sont donc à manier avec prudence : « Avez-vous l'intention de déménager ? » ;

- il faut enfin réserver pour la fin des questions *personnelles* (le plus souvent qui entrent dans la catégorie des faits) ; il s'agit de l'âge (question délicate...), de la profession, des revenus, de la nature du domicile, de l'éducation (le niveau), des équipements, des signes de richesse, etc. Les spécialistes des études de marché savent bien que les personnes sondées embellissent souvent la réalité. Le fait est très courant en ce qui concerne les revenus, mais les mensonges sont fréquents au sujet du niveau des études. Il faut toujours reposer la question, beaucoup plus loin dans le questionnaire, sous une autre forme pour comparer les deux réponses !

Ces questions personnelles permettent de classer les individus dans des catégories (socioprofessionnelles, âge, niveau de richesses), afin de comparer avec les types de réponses. Le but est donc de croiser, de corrélérer, des variables démographiques, socio-économiques objectives, avec des réponses subjectives. Par exemple, comment est perçu le centre-ville ? Y a-t-il des différences suivant le quartier où l'on réside, suivant son milieu social ? Quoi qu'il en soit, il faut « produire des chiffres » qui seront utilisés de plusieurs manières. Ils peuvent uniquement servir à la description ou au contraire expliquer : ce qui exige des calculs plus complexes toujours plus ou moins fondés sur le croisement des variables (F. de Singly, Nathan, 1992). Dans ces conditions, le chercheur doit fixer, dès le départ, les techniques qu'il veut employer, sinon le questionnaire risque d'être inutilisable. Par exemple, le choix de questions *ouvertes* ou *fermées* est décisif. Dans ce dernier cas, la personne interrogée doit répondre très strictement, choisir entre oui ou non, donner un chiffre, un lieu, une note, un classement, sans commentaire. Il faut par exemple barrer les réponses ou choisir entre plusieurs solutions. L'avantage des réponses « fermées » est de permettre un traitement statistique en calculant les pourcentages, les écarts, les moyennes, en comparant les groupes sociaux. Les questions « ouvertes », en revanche (« Que pensez-vous de votre ville ? »), donnent lieu à des réponses difficiles à

quantifier ; il faut alors employer d'autres méthodes (Y. Fournis, *Les études de marché*, Dunod).

En définitive, l'enquête doit établir un rapport de causalité entre une pratique de la ville et des déterminants sociaux.

### *Les analyses de contenu : une pratique indispensable*

« L'analyse de contenu est une technique de recherche pour la description objective, systématique et quantitative du contenu manifeste de la communication. » (B. Berelson, P.F. Lazarsfeld, 1948.) De très nombreux documents (romans, articles de journaux, messages publicitaires, brochures promotionnelles, discours politiques, etc.) ont une signification profonde qu'il faut découvrir. Il existe ainsi un sens caché (un « second degré ») derrière des publicités ou des textes qui semblent simples. Il faut donc retrouver les stéréotypes, ou les messages réels, qui sont en quelque sorte « noyés » dans le document. Pour atteindre ces objectifs, l'*analyse de contenu* dispose des méthodes statistiques, mais comme on l'a écrit il s'agit d'un « ensemble disparate de techniques » (P. Henri, S. Moscovici, 1968). Celles-ci peuvent aller du simple comptage de mots jusqu'à l'analyse en composantes principales. La quantification est nécessaire, mais chaque chercheur a la possibilité de choisir ses techniques. Ainsi, pour se limiter à des procédés simples, on peut relever, dans un texte, la fréquence des termes (ou des thèmes) portant sur le stress urbain. On peut mesurer aussi un degré de satisfaction avec des tests d'association de mots ou en créant des catégories. Ainsi pour chaque ville les brochures promotionnelles permettent d'opérer un classement aboutissant à une image de la cité. Des questionnaires invitent les personnes interrogées à associer à une ville donnée des mots qui viennent à l'esprit : x (mot inducteur) induit x1, x2, x3... Il faut surtout comparer les réponses avec des déterminaux : le sexe et l'âge (caractères biologiques), le niveau social (richesses, professions), la structure familiale, le capital scolaire, les systèmes de valeur (religion, politique, etc.).

Il est aussi très intéressant d'utiliser de la documentation *iconique* (plans, dessins, images publicitaires, cartes mentales, etc.). La

présentation, par exemple, de diverses photographies de paysages urbains, lors d'un sondage, permet de classer des types de quartiers ou d'architectures : centre-ville, monuments, sites pittoresques, logements variés. De cette manière, on peut obtenir un classement par ordre de préférence ; la présentation de cartes postales, très commode, correspond au même principe. Il est également possible de procéder d'une autre manière en analysant les photographies des catalogues touristiques et en calculant les thèmes les plus fréquents, la dimension des diverses représentations (par exemple, la place accordée à la « coquille hôtelière », aux monuments, aux rues, au folklore, etc.). Après avoir déterminé des types de paysages, on peut calculer la structure des photographies rencontrées dans les brochures promotionnelles. Par exemple, une étude de 1994, sélectionnant 1 520 photographies et portant sur les grands pays récepteurs de touristes, a permis de fournir des renseignements de ce type (J.P. Paulet). En effet, les photographies représentant des villes et des villages reflètent la conception que les opérateurs ont du pays : près du tiers des photographies de l'Amérique du Nord concernent des espaces bâtis. En Asie, cette proportion est encore de 9 % à 10 % mais tombe à 2 % en Afrique. Très souvent, le thème « villes-villages » est à classer avec la rubrique « vie traditionnelle, folklore, monuments ». L'hôtellerie joue, dans tous les cas, un rôle considérable : si on additionne les vues de l'intérieur et de l'extérieur. L'environnement proche de l'hôtel atteint 41 % de l'iconographie... et les équipements de loisirs (piscine, tennis) occupent une place considérable. En revanche, les monuments qui ne sont pas uniquement urbains ne figurent que dans 10 % des cas. (On doit aussi pondérer ces résultats en calculant la taille des photos : certaines couvrent une page entière d'autres ne sont que de modestes médaillons.)

Les villes face à la compétition internationale sont aussi obligées de se livrer à une compétition très vive afin d'avoir la meilleure image. Celle-ci n'intéresse pas seulement les professionnels du tourisme, mais également les municipalités et les entreprises ; ces dernières veulent s'installer dans des sites offrant les meilleures garanties. Des études sont nécessaires pour classer les États, les régions, les villes, les plus aptes à recevoir, pour une production donnée, une entreprise : ce marketing

urbain repose sur des informations objectives, mais également sur des analyses de contenu, sur des renseignements subjectifs.

## Le marketing urbain ou le combat promotionnel

### *Donner une certaine image*

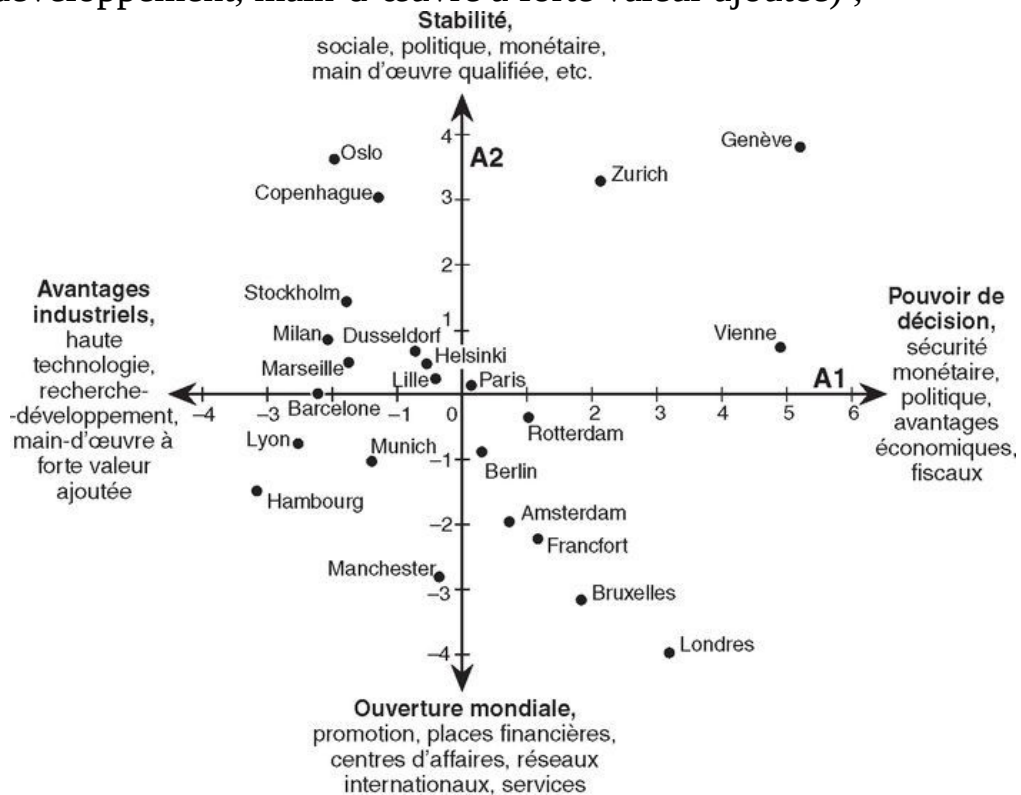
Les investisseurs veulent être bien informés en évitant le « risque pur », c'est-à-dire les régions dangereuses. Des organismes spécialisés mesurent ces risques : ces études ne sont jamais totalement objectives car il y a toujours une part d'incertitude dans ces analyses.

Les grandes métropoles possèdent des structures différentes mais de mauvaises images peuvent se former même si elles sont injustifiées. En France, Marseille a longtemps subi les effets d'une image négative liée à des facteurs réels (dégradation du centre, crise du tertiaire supérieur, fracture sociale entre le Nord et le Sud, etc.) Toutefois, ces défauts ont été largement amplifiés. Aux États-Unis, la réputation de Philadelphie fut souvent un sujet de plaisanterie : « Je préférerais être mort en Californie que de vivre à Philadelphie. » Une taxe d'aéroport de deux dollars décrétée par le gouvernement local a déclenché une série de réactions ; le *New York Times*, du 16 juillet 1973 imagine le dialogue suivant : « Beaucoup de voyageurs sont amers, dit un porte-parole de la compagnie *Trans World Air Lines* tandis que quelqu'un ajoutait : foutre le camp de Philadelphie ça vaut bien deux dollars » (cité par R.M. Downs, B.D. Stea, *Des cartes plein la tête*, Edisem Québec, 1981.)

Une analyse de contenu portant sur des catalogues de promotion a été menée sur 23 villes européennes (D. Smets, 1996). L'auteur a voulu trouver les caractères présentés par les brochures, afin de faire la promotion des villes. Il a distingué les thèmes suivants : internationalisation de la ville, niveau de décision et des affaires, importance des places financières, qualité de la vie, divertissements, équipements urbains, réseaux internationaux. Ces caractères traduisent l'ouverture et le dynamisme économique. On a ajouté à ces facteurs des éléments de stabilité et de sécurité : sociale, politique, monétaire, qualité

de la main-d'œuvre. La technique de traitement employée est une *analyse en composante principale*. L'objectif de cette ACP consiste à trouver les liens entre les villes et les attributs, c'est-à-dire les caractères qui leur sont associés. Il a fallu mesurer leur intensité, certains ayant des coordonnées très positives, d'autres proches de zéro ou négatives ([Figure 9.4](#)). La représentation sur un plan cartésien correspond à la projection des villes sur deux axes, A1 et A2 (le troisième axe est plus difficile à interpréter) : les résultats représentés sur les trois premiers axes totalisent près de 50 % de la variance de l'information de la matrice :

- l'axe A1 oppose deux groupes de villes : celles qui « jouent la carte » de la sécurité politique, monétaire, du pouvoir décisionnel et celles qui offrent l'image de villes aux multiples possibilités industrielles (haute technologie, recherche-développement, main-d'œuvre à forte valeur ajoutée) ;



**Figure 9.4**

### ***Le marketing urbain***

- l'axe A2 oppose les villes où domine la stabilité sociale, politique et les cités « extraverties » qui développent leur image

internationale : place financière, centre d'affaires, réseaux mondiaux de communication. L'enquête distingue, en définitive, 5 catégories de villes :

- les agglomérations possédant une image internationale et qui sont des centres de décision (Londres, Francfort) ;
- le deuxième groupe a les mêmes caractéristiques que la catégorie précédente, mais ajoute des activités supplémentaires : de solides implantations industrielles et la recherche-développement (Paris, Berlin) ;
- certaines villes accordent une place très importante à la technologie, aux activités à forte valeur ajoutée, à leur situation privilégiée de carrefours (rôle important des transports) : c'est le cas de Hambourg, de Milan, de Lyon ou de Marseille ;
- une quatrième catégorie rassemble des cités qui font de la sécurité, de la stabilité, de la discrétion une priorité : il s'agit des villes suisses ou de Vienne ;
- enfin la dernière famille de villes offre également une image de stabilité et de sécurité, mais surtout dans le domaine social (Copenhague ou Oslo).

Ainsi chaque ville veut mettre en valeur les qualités qu'elle possède – ou qu'elle croit posséder. Dans le monde de la globalisation, le marketing devient essentiel.

### *Quels atouts pour réussir ?*

Il est donc indispensable pour comprendre une ville de ne pas se limiter aux descriptions « objectives » des activités que l'on trouve dans les manuels énumérant les usines ou les services. L'important est de savoir comment la ville est perçue par les investisseurs qui ont une information objective et subjective à la fois. Une ville pour attirer des capitaux doit avoir des « points forts » ; encore faut-il que ceux-ci apparaissent clairement et soient bien mis en valeur. Les investisseurs ont une image des villes qui peut rapidement se modifier. Cette « flexibilité » est valable aussi pour les hommes : 42 % des Américains changent de



domicile, en moyenne, tous les cinq ans. Les éléments attractifs forment un système global où tous les éléments sont interdépendants. On peut ainsi résumer les *principaux facteurs* qui, en théorie, doivent assurer le succès d'une métropole et le « cycle vertueux » de son développement.

### **Une position favorable**

La localisation d'une ville est un fait que l'on ne peut modifier. À une époque donnée, le lieu peut devenir plus favorable, mais certaines enclaves conservent toujours un handicap. Il faut donc avoir les avantages suivants :

- être sur un axe de développement (exemple : dorsale européenne), avec un réseau dense de transports ;
- être un véritable *hub* (c'est-à-dire un moyeu de roue, un axe de rotation) aérien, routier ou ferroviaire ;
- posséder des réseaux de communication de haute technologie ;
- bénéficier d'un « marché commun » et d'une ouverture des frontières.

### **Les meilleurs systèmes de production**

- avoir de nombreux sièges sociaux de firmes mondiales ;
- avoir une forte représentation du tertiaire supérieur ;
- avoir des institutions internationales ;
- avoir des universités célèbres, de la recherche-développement, de la haute technologie créatrice d'emplois ;
- posséder des industries à forte valeur ajoutée, fondée sur la qualité de la main-d'œuvre ;
- avoir une concentration des activités les plus productives ;
- avoir un système de transport efficace et très dense.

### **Un équilibre social**

- de faibles inégalités sociales (il a été démontré qu'une situation inverse bloque la croissance et le développement) ;
- des classes moyennes importantes ;
- un bon niveau des équipements et du logement ;
- conserver d'anciennes traditions industrielles ;
- posséder une forte représentation d'entrepreneurs locaux.

#### **De fortes traditions culturelles**

- un patrimoine ancien et un enrichissement continu au cours des siècles (grande diversité des monuments) ;
- une politique culturelle et un urbanisme de qualité (d'envergure mondiale) ;
- une architecture du centre qui identifie la ville ;
- une architecture des quartiers diversifiée et de qualité ; la bonne image d'une ville n'est jamais uniquement donnée par le CBD et le centre.

#### **Un aménagement du site**

- avoir un site attractif (plan d'eau, rivières, collines, vue, etc.) ;
- posséder des espaces verts intra-urbains et périphériques importants ;
- maîtriser la pollution et les différentes formes de stress environnementaux engendrés par la ville.

#### **Des politiques économiques et sociales de la ville efficaces**

- faire connaître la ville par une politique de promotion réussie ;
- concilier le nécessaire développement économique, les besoins sociaux et un cadre esthétique le plus agréable possible.

L'énumération de ces facteurs de réussite n'est qu'indicative ; aucune ville ne peut réunir toutes ces qualités. À l'intérieur même de l'agglomération, les diverses catégories sociales ont souvent des objectifs

opposés et des images différentes de leur cité. L'aménagement urbain se heurte donc à ces situations conflictuelles qui reflètent une multitude de perceptions. Ce sont « les structures psychosociologiques qui sous-tendent le phénomène de croissance » (Denise Flouzat).

Toutefois, dans tout ce qui précède, il n'a pas été tenu compte (dans l'analyse des questionnaires en particulier) de la représentation de l'espace. Les rapports d'une société avec la distance introduisent une dimension tout à fait particulière très longtemps ignorée. Chaque individu possède une *carte mentale* (même si l'expression a été discutée...) car la localisation est très relative et dépend du temps qu'il faut pour parcourir une distance, du paysage, des efforts fournis, des motivations. Une agglomération urbaine est, par excellence, un espace complexe, labyrinthique où se pose toujours la question du transport. En ville, le comportement n'est pas isotrope car il y a partout des discontinuités et des barrières. On peut donc se demander comment est perçu cet espace fait de couloirs et de murs ? C'est tout l'intérêt d'une cartographie mentale de la ville.

## Chapitre 10

### Des « cartes plein la tête »

CS TITRS SST ÉVIDSMMSNT emprunté au livre de R.M. Downs et B.D. Stea qui constitue un essai sur la cartographie mentale. On connaît aussi le fameux *Mental Maps* de Peter Gould et Rodney White qui, d'une façon très différente, pose la question de l'image des lieux. Comment peut-on, en effet, avoir en tête des représentations bidimensionnelles de notre ville ? L'action, la vie quotidienne, imposent un repérage des lieux, un véritable marquage du territoire. Si l'on demande à un enfant, à l'école, de dessiner à main levée, sa ville ou son quartier, la figure va sans doute se réduire à des localisations fragmentaires avec des zones inconnues. Pour trouver son chemin, aller sur son lieu de travail ou revenir à son domicile, chaque individu doit se construire une véritable « carte » mentale. La notion de distance elle-même est relative ; son estimation dépend de facteurs psychologiques et sociologiques. La mesure des distances réelles, euclidiennes (on y ajoute le temps du parcours), a constitué la base de tous les modèles urbains théoriques. Or, l'action humaine se fonde sur une représentation affective et lacunaire des distances. On juge les lieux « éloignés » ou « proches », en fonction des attributs que l'on accorde à ceux-ci. Par exemple, toute distance surestimée peut inconsciemment signifier un rejet du lieu et une mauvaise image. En revanche, une distance sous-estimée peut marquer au contraire une proximité mentale avec un lieu. Les rapports de l'homme avec l'étendue sont d'une importance capitale car ils sont directement liés aux problèmes de la circulation urbaine. L'automobile, par exemple, a totalement modifié la perception des paysages.

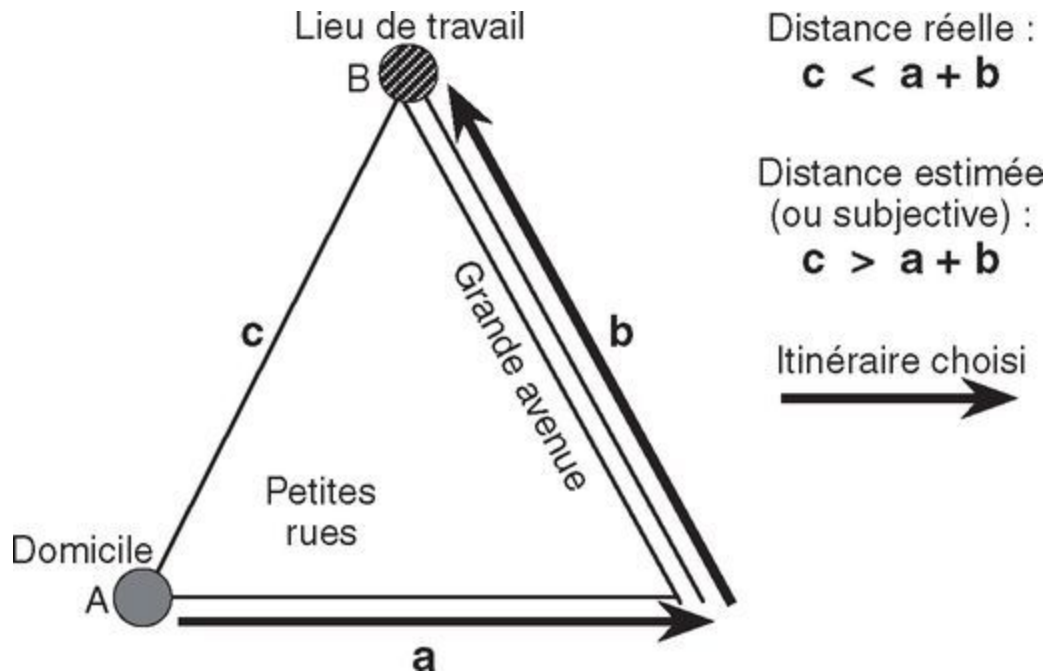
**La distance est une notion subjective**

## Mesurer un espace mental

Évaluer la distance qu'il y a entre deux points fait intervenir des facteurs complexes, le plus souvent affectifs. Il peut s'agir d'évaluer la distance entre sa ville et une autre agglomération éloignée (New York ou Hong-Kong) ou choisir, lorsqu'on est en voiture, entre deux itinéraires pour se rendre à son travail. L'estimation de la distance se fait en fonction des difficultés du trajet, de l'accessibilité, des agréments ou désagréments du parcours, du moyen de transport employé ou du paysage traversé.

Dans ces conditions, ce n'est pas la route la plus courte qui est choisie si le chemin présente des inconvénients. Plusieurs facteurs interviennent ; d'une part, une première différence oppose le touriste qui ne connaît pas la ville et l'habitant familiarisé avec son environnement. D'autre part, une deuxième distinction doit se faire entre la perception de ce qui se trouve dans le champ visuel et l'estimation d'un lieu inconnu et plus lointain où l'on n'est jamais allé. On peut, par exemple, prendre le cas d'un Parisien qui se rend à son travail tous les jours.

Le chemin le plus court est C (de A à B), mais le trajet n'est pas agréable (petites rues bruyantes, malcommodes ou dangereuses) ; C est donc jugé plus « long » que  $a + b$  ([Figure 10.1](#)). Il est également possible de supposer que ce Parisien a la possibilité de se rendre, en voiture, à son travail. Dans ce cas, il va choisir le parcours  $a + b$ , composé de grandes avenues qui ne posent pas de problèmes de circulation.



**Figure 10.1**

***La distance subjective***

Une étude déjà ancienne, mais très significative, permet de mieux comprendre le problème de l'estimation des distances dans une ville (M.F. Ciceri, B. Marchand, S. Rimbert, Masson, 1977). Un sondage, effectué avec des étudiants de l'Institut de géographie de *Fribourg*, a eu pour objectif d'évaluer les distances, à vol d'oiseau, séparant l'université de 15 repères situés à la périphérie de la ville. Le résultat repose sur une comparaison entre les distances réelles, calculées sur une carte, et les distances perçues par les étudiants. Le traitement statistique est très simple ; un sondage permet d'établir une matrice de données comparant la *distance réelle* et les réponses :

Distance à vol d'oiseau	Lieux	Personnes sondées 1 2 3, etc.	Total	Moyenne	Variance	Écart-Type
3 km	Église	2 km 4 km 1 km	X	Y	Z <sup>2</sup>	Z
2 km	Gare	1 km 3 km 4 km				
		etc.				

On élimine ensuite le facteur taille (plus la distance est grande plus la possibilité d'erreur est grande) en standardisant les données (logarithme décimal), puis on compare les distances réelles et les distances estimées. À ce niveau du raisonnement, on peut établir une carte opposant ces valeurs, par anamorphose par exemple (c'est-à-dire prenant en compte les valeurs perçues). Il reste à expliquer pourquoi certains trajets sont surestimés ou sous-estimés. L'utilisation d'une autre matrice est nécessaire, en comparant pour chaque lieu son rang avec les rangs perçus par les étudiants (grâce au coefficient de corrélation de rang de Spearman). Ainsi le lieu x1 par exemple, va obtenir un coefficient de 0,90 (maximum 1) : ce qui signifie après avoir regardé une table de corrélation qu'il existe une bonne estimation de la distance. En revanche, une corrélation de  $-0,50$ , par exemple, signifie que le lieu x2 est mal perçu (sous-évalué). La question est de savoir pourquoi ces repères sont mal estimés. Dans l'étude concernant Fribourg, il peut s'agir de carrefours mal commodes, d'accidents topographiques.

Cette analyse sommaire montre simplement, pour un groupe bien défini, l'intérêt d'une étude de la représentation des distances soumises à des barrières subjectives. Dans le cas précédent, il s'agit de trajets courts et d'un espace connu et familier. Deux ensembles d'éléments déforment la perception des distances : des caractères personnels et des facteurs liés à l'environnement lui-même. Par exemple, R. Briggs (1973), avec les étudiants de l'université de Colombus, dans l'Ohio, est parti de l'idée que les parcours allant vers le centre-ville sont surestimés (densité du trafic, surcharge environnementale, multitude des centres d'intérêt, des boutiques) ; le trajet qui est plus varié paraît plus long. On retrouve une règle connue qui est la suivante : plus il y a de *ruptures*, de diversité, de changements (par exemple de transport), plus la perception de la durée est surestimée. La présence d'un pont, d'un carrefour, d'un espace dépourvu de transports, peuvent transformer la représentation de la distance. D. Canter a montré qu'à Tōkyō les trajets étaient surestimés dans les quartiers non desservis par le métro. K. Lynch a également remarqué, à Boston ou Los Angeles, l'importance pour les observateurs des voies ferrées surélevées, difficiles à franchir. Comme le constate J.C. Gay, « même minimes des accidents topographiques peuvent être

mentalement grossis par les individus lorsqu'ils sont éloignés de leur lieu d'habitation » (1995).

Les problèmes peuvent se poser différemment, si l'estimation des distances concerne des régions plus éloignées le plus souvent mal connues. Il est déjà difficile, dans les vastes mégapoles, d'évaluer les trajets mais des questions posées sur des villes lointaines, voire étrangères, font appel à d'autres déterminants.

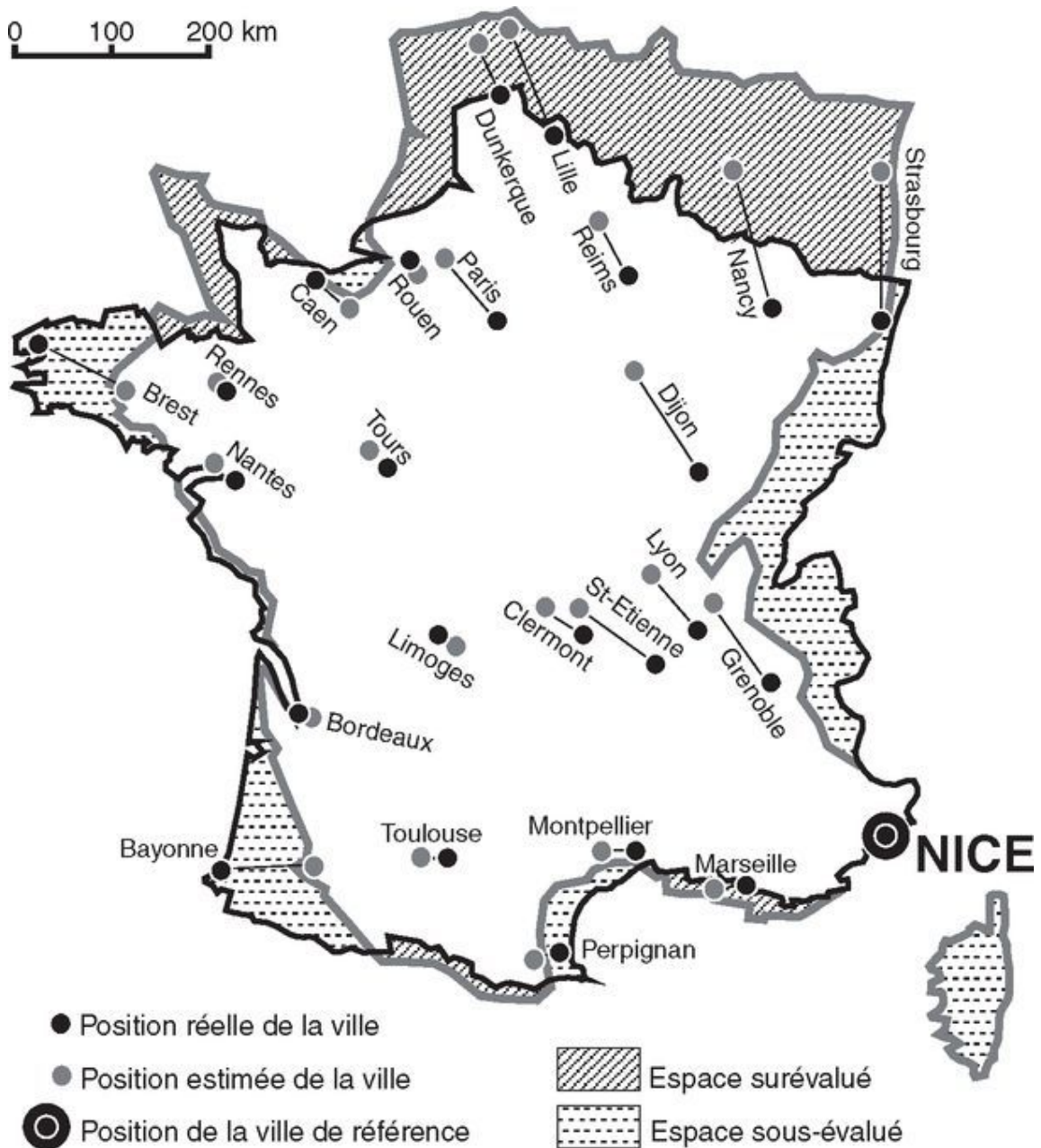
Il n'est pas facile d'évaluer la distance entre deux villes même si celles-ci sont très connues. Le niveau éducatif est très important, mais le système de formation de l'image est complexe. Pouvoir chiffrer une distance permet de cartographier le monde qui nous entoure. Autrement dit, il s'agit de mesurer affectivement l'espace entre moi et une ville x ou y. Cette distance cognitive est très difficile à expliquer. Les réponses dépendent des conditions d'élaboration du sondage, de la forme des questions, des échantillons ciblés. « Quelle est la relation entre la distance cognitive et la distance réelle dans l'environnement spatial ? Il n'y a malheureusement pas de réponse définitive à cette question. » (R.M. Downs, B.D. Stea, 1981.) Dans les sciences humaines, il n'est pas toujours possible d'emprisonner la réalité dans des certitudes mathématiques. R. Briggs avait déjà proposé de nombreux facteurs possibles pouvant expliquer l'estimation des distances : par exemple l'énergie qu'il faut fournir, le « coût » financier, la rapidité du déplacement, etc. Mais le trajet qui sépare deux villes inconnues d'un observateur (Hong-Kong et Sydney par exemple) ne peut qu'être imaginé en se référant à des connaissances théoriques et à la mémoire. On sait, par ailleurs, que la distance véritable est de mieux en mieux estimée avec l'expérience et la pratique : un seul voyage ne suffit pas pour s'en faire une idée. La connaissance cognitive s'estompe aussi avec le temps, et il est difficile d'évaluer un trajet que l'on a parcouru il y a longtemps.

Dans ces conditions, les analyses sont nécessaires, en multipliant les sondages, en comparant les techniques afin de dégager des règles plus générales.

Plusieurs exemples permettent de mieux comprendre les mécanismes de la déformation des distances. Le principe est toujours le même. Un sondage est effectué dans une ville donnée, un échantillon de personnes,



correspondant à un groupe social précis ou à une population représentative de la ville, doit estimer la distance à vol d'oiseau entre l'agglomération de référence et une trentaine de villes (par exemple). Les traitements statistiques sont très variés (on peut procéder comme dans l'étude de Fribourg), et les résultats apparaissent différents suivant les catégories sociales envisagées. Une enquête faite à *Nice*, auprès d'un échantillon d'étudiants (de géographie), sur la distance séparant cette ville à d'autres agglomérations françaises, fournit des résultats intéressants (J.-P. Paulet, 1988). Deux sondages ont été opérés donnant lieu à des traitements différents ([Figures 10.2](#) et 10.3). Dans tous les cas, il existe un accroissement de l'écart. Plus la distance réelle augmente, plus la corrélation (distance réelle-distance estimée) est mauvaise. Dans le sondage n° 2, la carte des écarts montre une déformation des régions du Nord-Nord-Ouest

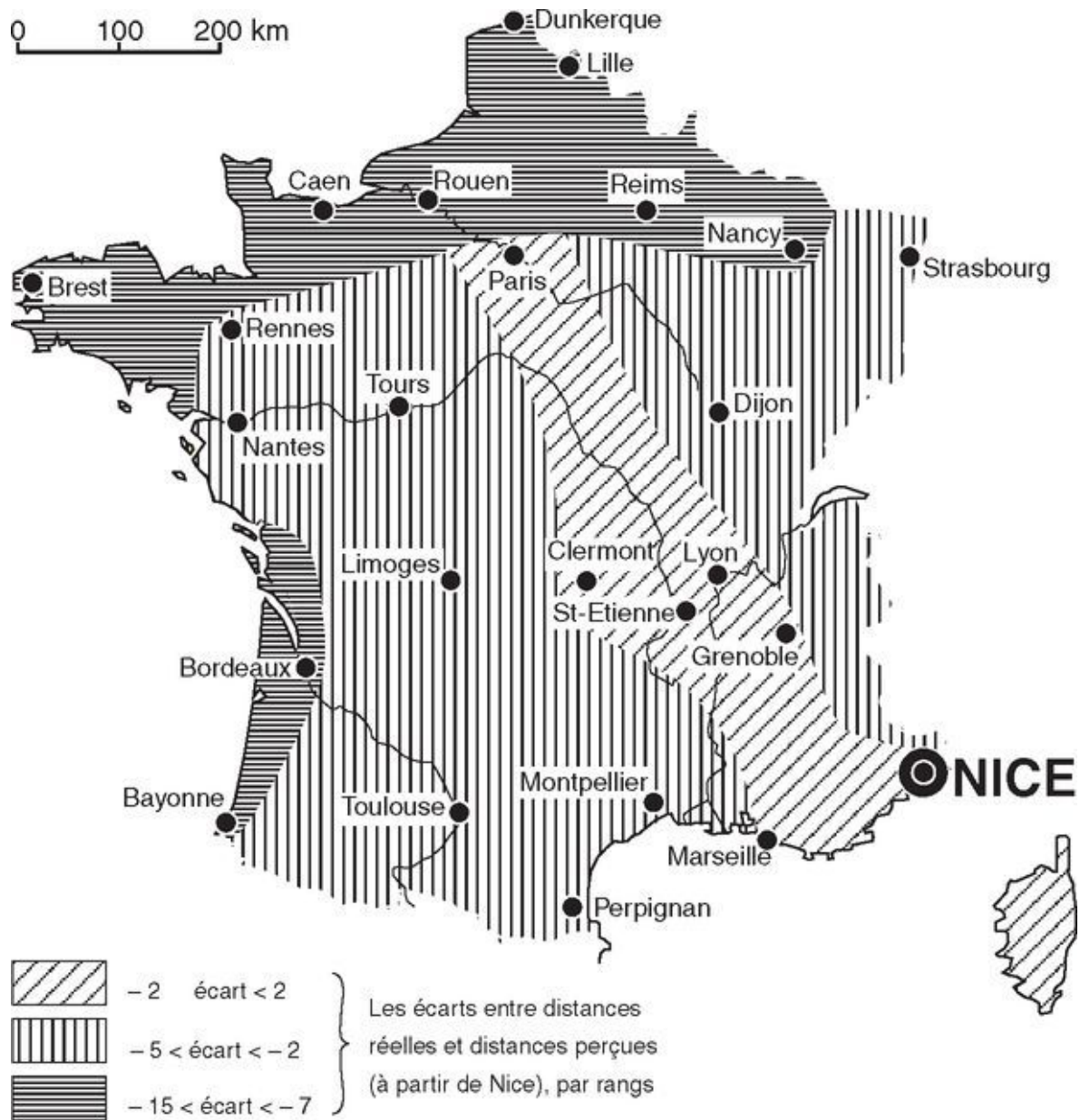


**Figure 10.2**

***L'évaluation des distances : sondage n° 1***

: ce qui signifie qu'on *éloigne* les zones situées de Lille (+10) à Brest (+14). La vallée du Rhône, perçue convenablement, montre une connaissance des villes de Marseille à Paris. L'écart s'accroît donc du sud au nord avec un « couloir » bien estimé vers la capitale. Il s'agit d'un sondage fait auprès de Niçois : la « mauvaise » image du nord était inévitable. Le cas du Bordelais est plus complexe ; la mauvaise

perception n'est pas significative car on ne la retrouve pas dans d'autres sondages. Il est à remarquer aussi (d'autres études le confirment) que l'effet de frontières est encore marqué à cette époque ; des villes proches de Nice, comme Turin, Florence ou Milan sont « repoussées » plus loin que dans la réalité. Dans le sondage n° 1, on a essayé de cartographier les écarts entre la distance réelle et la distance perçue. En réalité, les résultats sont discutables car la plupart des villes du centre de la France sont mal connues et évaluées au hasard. On retrouve néanmoins une grande division entre le Nord, surévalué, et la moitié Sud rapprochée.



### **Figure 10.3**

#### ***L'évaluation des distances : sondage n° 2***

On peut aussi de cette manière représenter la ville de la planète – à partir d'un point donné. L'exercice a été souvent fait dans les écoles donnant ainsi une certaine image déformée du Monde. Il est intéressant aussi, lors d'un sondage, de comparer les résultats, en fonction des caractéristiques de l'échantillon (moins de 25 ans, plus de 60 ans ou divers groupes sociaux). Trois paramètres peuvent constituer une première approche : l'estimation de la distance (en standardisant les données), un indice de satisfaction concernant chaque ville et l'écart-type des réponses qui permet de voir s'il y a homogénéité ou, au contraire, de fortes disparités. Ainsi, en prenant des échantillons de personnes, on peut poser des questions sur les grandes villes mondiales, en particulier la distance à vol d'oiseau et le désir d'y séjourner (P. Boulot, 1994). Une ville comme Berlin n'attire guère avec des indices d'attraction faibles et les distances sont amplifiées. New York possède un indice moyen, mais l'écart-type est élevé ce qui signifie une grande diversité de perceptions. En revanche, une ville comme Vienne a une excellente image, même si on l'éloigne ne sachant pas trop où elle se trouve. Une cité comme San Francisco est également très bien perçue, mais on sous-estime les distances. En général, il n'y a pas de corrélation, à cette échelle, entre éloignement et mauvaise image. La localisation des lieux est souvent médiocre, mais les préférences sont très nettes. Si la ville n'a pas été visitée, l'image est imaginée et la distance mal connue.

La représentation dans un espace connu – ou inconnu – dépend aussi des moyens de transport utilisés ou que l'on sait pouvoir utiliser. L'espace connu se caractérise par la possibilité d'établir des liens entre un point et un autre. On peut ne jamais avoir été à Londres, depuis Paris, mais savoir qu'il existe de nombreux moyens de transport pour s'y rendre. Un individu fait l'apprentissage de son environnement, grâce à des techniques différentes de transport. Ils déterminent un certain regard, un « rayon d'action », un périmètre accessible, des limites.

Les modes de transports : des regards différents

La perception des agglomérations dépend de l'accessibilité ; comment peut-on aller dans un quartier ou au centre-ville ? La portée du regard est conditionnée par le mode de transport et détermine la connaissance du milieu traversé. En 1971, D. Canter interroge des Londoniens (du centre et des périphéries) sur leur estimation de la distance en fonction des moyens de transport. Les habitants utilisant le métro sous-estiment les distances : ce qui n'est pas le cas pour les usagers des autobus. Comme le résume C. Levy-Leboyer : « Plus les sujets habitent loin du centre et plus leurs trajets sont sous-estimés ; l'expérience de l'espace urbain acquise par chacun est fonction de ses apprentissages, de ses activités et de la manière dont il parcourt habituellement la ville où il habite » (1980.)

La ville est, par essence, un espace très encombré où se mêlent de nombreux moyens de transport. Chacun impose un angle de vue et des conditions de perception.

Moyens de déplacement	Vitesse	Regard du voyageur
Homme à pied	Moins de 2 m/s	180° (portée du regard)
Équidés (Néolithique)	2 à 7 m/s	Premier plan
Chemin de fer à vapeur	5 à 20 m/s	Paysage modifié par la vitesse
Automobile (fin XIX <sup>e</sup> siècle)	20 à 40 m/s	Orientation du regard (frontal ou latéral) à partir de la coquille, uniformisation de l'espace
Chemin de fer moderne	30 à 85 m/s (TGV)	Orientation et limitation du regard
Avion	Plus de 85 m/s	Vue en altitude « cartographique »

D'après J.C. Gay, 1993.

Le mouvement modifie la représentation de la ville. La marche à pied, l'accessibilité à deux roues, possèdent des représentations très différentes de l'environnement. Il y a aussi un « paysage de l'automobiliste » : « Ce type de transport est si courant que c'est à travers le pare-brise ou les vitres latérales que l'homme forme en partie son image de l'environnement. » (A.S. Bailly, 1977.) Les enquêtes menées pour comprendre la perception de l'automobiliste peuvent servir à l'aménagement. La voiture redevient une « coquille », un domicile, mais limite les déplacements du corps. Elle restreint les mouvements et impose

une circulation canalisée par les routes ou voies rapides. Toutefois, les psychologues soulignent l'importance de cette deuxième habitation (*my car is my castle*) qui permet de parcourir de longues distances. La ville est souvent aménagée en fonction de l'automobile, surtout dans les villes plus récentes.

« Si la structure de la ville européenne se saisit à pied on ne comprend l'organisation de la ville américaine qu'en voiture [...] depuis Kennedy Airport [...] c'est par l'autoroute qu'on prend la mesure de la centralité de Manhattan et des nodalités dues aux concentrations des grandes entreprises et de l'architecture de prestige. C'est aussi en voiture que New York ou Vancouver deviennent belles [...]. Elles sont construites et codées avant tout pour l'automobiliste en fonction de son point de vue et de sa vitesse de déplacement. » ■

*Source : Ola Söderström, cité par J.-L. Piveteau, 1990.*

Il faut opposer les moyens de transport en commun et les moyens individuels ; les vues de la ville sont différentes. En 1970, une enquête de D. Appleyard (*Styles and methods of structuring a city*) analyse comment les habitants de quatre villes d'Amérique latine voient leurs agglomérations. La technique employée est une comparaison entre les plans dessinés par les citadins qui utilisent la voiture et ceux qui prennent l'autobus. Quatre-vingts pour cent des personnes qui emploient ces derniers ne peuvent pas établir de cartes valables. En revanche, les automobilistes parviennent à faire des plans structurés.

Cet exemple est très intéressant car les résultats posent un certain nombre de questions : la corrélation, la cohérence du plan/moyen de transport, s'explique sans doute par d'autres variables, le niveau de vie ou le niveau social et culturel. D. Appleyard avait déjà remarqué l'importance de l'éducation dans la construction d'une carte mentale. À cette époque, la possession d'automobile est encore limitée à des catégories favorisées ; permettant une schématisation de la ville. Il est certain que le trajet en autobus focalise l'attention sur les stations ; les espaces intermédiaires sont souvent des « couloirs » plus ou moins

inaperçus. A.S. Bailly remarque déjà, à propos de cette enquête, que la perception de l'automobiliste est plus « soutenue », par obligation, car le passager de l'autobus « n'a qu'à descendre à un arrêt perçu ».

La voiture a donc complètement transformé les rapports du citoyen avec l'espace. La représentation est modifiée par la possibilité de se déplacer à plusieurs niveaux : il peut emprunter des petites rues de quartiers proches de son domicile (niveau local, micro-régional) ou rouler sur une autoroute loin de la ville. Comme l'indique J.L. Piveteau : « Il court-circuite les échelons de centralité en tissant une "toile" [...] de relations multiples. »

Dans ces conditions, une carte mentale se construit en liaison avec l'action et le déplacement. Comment parvenir à cartographier un « espace mental » différent de la réalité ? Si on accepte l'idée que nos représentations sont bidimensionnelles : « Comment peut-on faire pour arriver à un modèle de référence, à des visions communes ? » (S.M. Kosslyn, 1980, A. Paivio, 1991.)

## **Une cartographie pour l'action**

### Une localisation mentale des lieux

La géographie « classique » a eu du mal à accepter l'idée que nous avons « en tête » une localisation des lieux. Pour agir, pour se déplacer, les hommes ont dû se repérer et marquer leur territoire. L'environnement réel n'est pas entièrement perçu ; la carte mentale n'est qu'une simplification de ce qu'on a pu appeler l'espace *chorotaxique* (c'est-à-dire l'espace physique, objectif qui nous entoure). Il y a donc un espace utilisé, filtré, car on ne retient que ce que l'on veut bien retenir, soit parce que l'on trouve un paysage agréable à regarder, soit parce que des souvenirs s'attachent à un lieu (« L'individu aperçoit surtout les parcours qui sont importants pour lui », A. Lagopoulos, 1977).

Dans ces conditions, la « carte mentale » peut revêtir une multitude de formes car il est très difficile de faire dessiner les plans : ce sera tout le travail des chercheurs de parvenir à découvrir ces images cachées.

L'apport de Kevin Lynch est à cet égard considérable. Il utilise des cartes, dessinées à main levée, sur un thème précis. Mais tout dépend des questions posées et des techniques employées. Les procédés vont se perfectionner et permettre des comparaisons entre des villes, entre des groupes sociaux (B. Marchand avec des migrants alternant de Saint-Maur ou P. Gould avec des élèves britanniques). Comme on l'a écrit, « la carte mentale de chaque personne est unique », mais on peut trouver des points communs entre les groupes. On sait déjà qu'elle combine à la fois des caractères de l'environnement, propres à chaque ville et des éléments fondamentaux communs (chemins, limites, points, nœuds, etc.). Ces cartes dépendent aussi de tous les paramètres déjà évoqués liés aux conditions sociales et culturelles.

Avant d'envisager les techniques diverses permettant de construire des cartes, il faut bien comprendre la difficulté de ces enquêtes ; il n'est déjà pas simple, à l'école, de demander à un élève de représenter un pays qu'il vient d'étudier ! P. Gould n'hésite pas à écrire que « l'ignorance des personnes interrogées en ce qui concerne la localisation des lieux [...] est si crasse qu'elle pourrait remettre en cause tout ce que nous avons dit concernant les préférences géographiques » (1974, ouvrage cité). La localisation n'est pas une démarche naturelle et facile car on peut connaître beaucoup de choses sur une ville, un lieu, sans savoir où elle se situe exactement. Les moyens de transport modernes ne facilitent pas la connaissance des localisations. En revanche, on peut avoir une image claire sans estimer la position. Après un séjour à San Francisco, pour revenir à son domicile à Marseille, un voyageur qui est forcé de partir à une époque très encombrée peut être obligé de choisir le vol suivant : San Francisco, Francfort (changement), Munich (changement) et enfin Marseille ! Compte tenu de la fatigue et du décalage horaire, le vol ne peut pas donner une connaissance de localisation. En géographie des cartes mentales, il faut s'habituer à l'importance des « surfaces ignorées » et tenir compte des confusions et des erreurs.

En réalité le problème doit se poser de la façon suivante : la carte mentale ne peut se comprendre qu'en fonction de l'*utilité*. Pour une personne donnée, une représentation lui suffit peut-être : tout dépend des besoins et de ce que l'on veut faire. Avant d'étudier les techniques qui



permettent de construire des cartes élémentaires, il est intéressant de prendre l'exemple du *centre-ville*. Le plus souvent, une carte mentale se construit à partir de ce centre, mais on peut le concevoir de diverses manières. Plus la ville est importante, plus sa localisation est éclatée.

« Le » ou « les » centre-villes ?

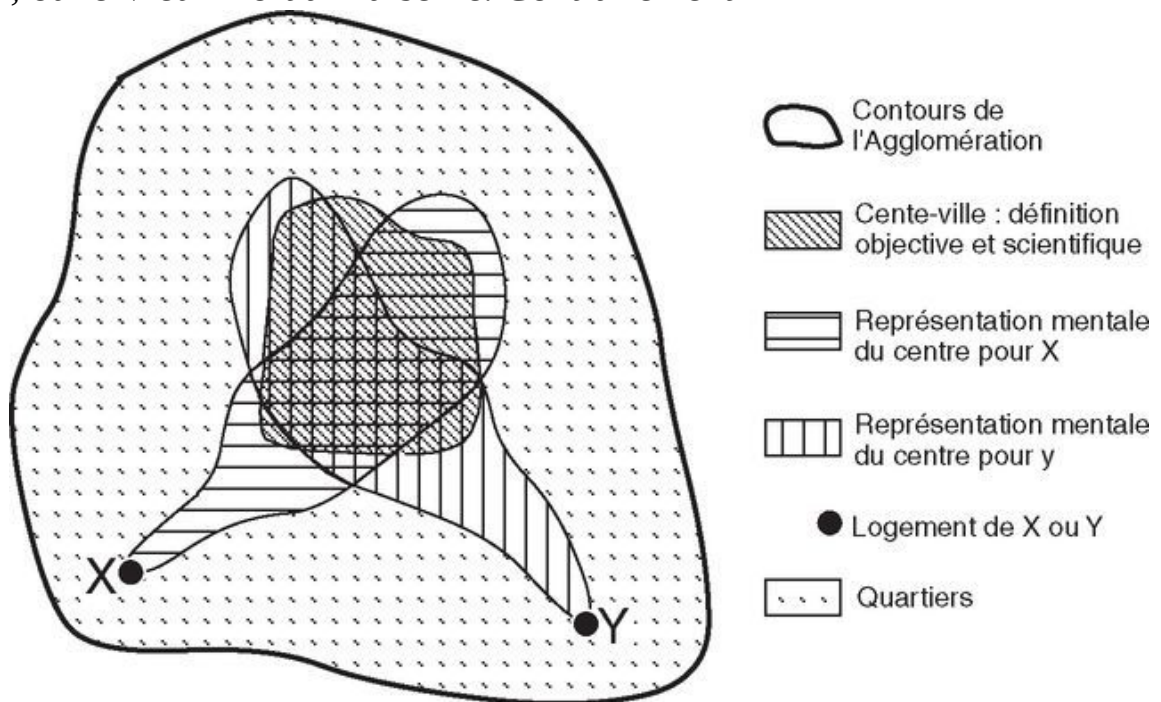
Dans les grandes mégapoles, ce qu'on appelle, le centre n'est pas souvent visité par les habitants des périphéries. En revanche, dans les villes petites, ou moyennes, la localisation du centre s'opère correctement. Espace collectif, souvent voué aux commerces, il est néanmoins difficile de demander à des habitants de dessiner les contours du centre. Ceux-ci dépendent des multiples facteurs subjectifs qui déterminent une représentation et des caractères objectifs de la ville. Aussi, dans les grandes cités, il existe plusieurs « centres » : à Paris, entre les Champs-Élysées, la Concorde ou les Tuileries, les Grands Boulevards, Notre-Dame et le Châtelet, une grande diversité oppose des centres historiques, politiques ou commerciaux. Dans ces conditions, tout dépend des hypothèses de départ et de la pertinence des questions posées. On peut demander les précisions suivantes :

- tracer les limites du centre ;
- fournir une liste de rues, de lieux en demandant « à quel endroit vous sentez-vous Dans le centre ? » ;
- faire dessiner le centre à main levée ;
- faire tracer l'itinéraire suivi pour aller dans le centre est également intéressant ;
- montrer des photographies, afin de classer les paysages les plus caractéristiques permet d'aboutir à une carte.

Le plus souvent, les limites du centre-ville s'étirent vers le domicile de l'individu ([Figure 10.4](#)). En effet, on connaît bien ce chemin qui conduit vers le centre. Si le domicile est plus éloigné, les limites seront plus étendues. Les transformations des centres modifient également la perception que l'on peut en avoir. À Marseille, dans les années 70, une enquête a montré que 90 % des Marseillais localisaient le centre entre la

place Castellane, la porte d'Aix, le Vieux-Port et l'Église des Réformés à l'ouest. Toutefois, la crise du centre-ville, le vieillissement de certains quartiers, a transformé l'image que les Marseillais ont de la ville (insécurité la nuit, etc.). Parfois, une nouvelle grande surface peut « déplacer » ce noyau ou plus exactement l'élargir. À Toulon, 56 % des personnes interrogées situent celui-ci place de la Liberté et cours Lafayette, mais 14 % la place au « Centre Mayol », grand complexe commercial, situé près du port (S. Rippol, 1993).

Le cœur d'une cité est lui-même diversifié par ses fonctions. Pour certains observateurs il s'agit des commerces : c'est le cas du « Centre Bourse », à Marseille, créé près de la Canebière qui devient un « centre » important, concurrençant ainsi les beaux commerces de la rue Saint-Ferreol. À Paris, le *Centre national d'art et de la culture Georges-Pompidou*, dans le quartier Beaubourg, dont la construction est décidée dans les années 1970 avec la rénovation du quartier des Halles, a créé un pôle d'attraction considérable dans un quartier autrefois commerçant et populaire. Quoi qu'il en soit, dans l'esprit des personnes sondées, des lieux sont clairement fixés dans la mémoire comme la place Bellecour à Lyon, ou le Vieux-Port à Marseille. Contrairement



**Figure 10.4**

### ***Le centre-ville : quelles définitions ?***

aux discours à la mode sur « l'éclatement urbain », le centre (ou les « centres ») occupe toujours une place importante dans la symbolique urbaine : « la ville n'existe réellement que par son centre » (A.A. Moles, 1977).

L'identification des centres villes est souvent facilitée par l'importance de « lieux reconnus » et l'originalité ou l'utilité de l'environnement. L. Pick et J. Lockman remarquent, en effet, que « se rappeler l'existence ou la localisation d'un lieu, d'un objet [...] implique une sensibilité aux repères » (1981). Or, les centres villes sont par définition *le* repère principal.

Dans ce contexte général se pose le problème pratique essentiel : comment peut-on faire dessiner ces cartes mentales ? Même si le principe de leur existence est admis on peut se demander comment passer d'un schéma subjectif et individuel à une carte « géographique » collective ? C. Cauvin pose très bien la question de la façon suivante : « Chercher à positionner chaque lieu avec des coordonnées par rapport à un référentiel est une démarche courante pour un cartographe, un géographe, mais il est peu vraisemblable que chaque individu localise en permanence ses repères, ses points de référence par rapport à un référentiel. » (1999.)

### **Représenter la subjectivité**

Une grande diversité des techniques

*De K. Lynch à P. Gould : les grands précurseurs*

Exposer toutes les techniques utilisées, pour construire des cartes mentales, est à la fois hors de propos et impossible dans ce cadre. Il est toutefois nécessaire d'évoquer les grands maîtres et de signaler quelques pistes intéressantes. Les travaux de K. Lynch, dès la publication de son ouvrage de 1960 ont été très discutés. Pour ce chercheur, il faut partir de questionnaires, utiliser des photographies, faire dessiner des cartes. La

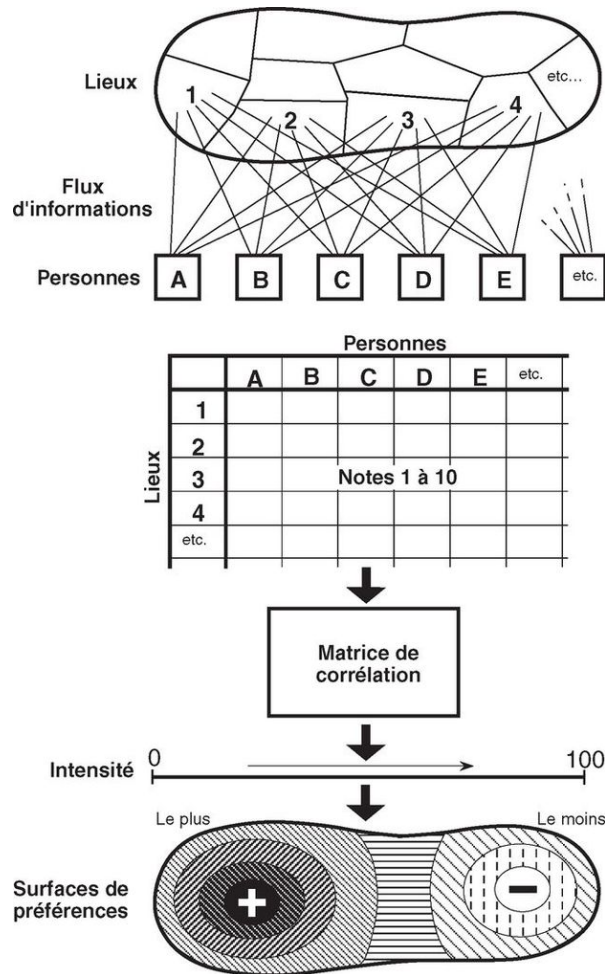
plupart des questions étant ouvertes et les dessins nombreux, il est difficile de quantifier les résultats, de coder les réponses et de passer de nombreuses cartes individuelles à *une* carte mentale globale (pour un groupe social donné). En effet, l'interprétation de dessins effectués par des dizaines de personnes exige du talent, de l'expérience, mais ne fournit pas un modèle que l'on peut reproduire. La carte de K. Lynch intitulée *Le Boston que tout le monde connaît* est une « synthèse » de toutes les réponses à des questions ouvertes : les résultats sont difficilement transposables. En revanche, ces questions ouvertes (« Qu'évoque pour vous le mot Boston ? ») ont le mérite de ne pas influencer la personne sondée.

Progressivement les méthodes se sont orientées vers une collecte des données permettant au chercheur, lui-même, de dessiner le modèle graphique. Les travaux de Peter Gould et de R. White (1974, traduction 1984) constituent une étape importante car ils sont quantitatifs et mesurent, classent, des préférences spatiales. L'objectif est de trouver une carte globale, moyenne en quelque sorte. La base de tous les calculs est une matrice lieux-personnes déjà évoquée. On demande aux habitants de donner une note (de 1 à 10 par exemple) à des lieux ou des quartiers par ordre décroissant. L'objectif est donc de remplir les cases de la matrice, en effectuant des corrélations, et d'opérer une analyse en composante principale. Il s'agit d'obtenir un score : comme le classement a été effectué de 1 à 10, les régions préférées auront les plus faibles scores. Pour être plus « parlant » dans la représentation graphique, il faut inverser les scores de façon à ce que la région la plus estimée atteigne 100 et la moins aimée zéro ([Figure 10.5](#)). Les résultats peuvent se cartographier en trois dimensions : les régions les plus aimées sont des pics, les plus détestées constituent les dépressions. La méthode doit se concevoir dans le « climat » des années 1970 où la volonté de quantifier est prédominante. L'apparente rigueur des résultats doit être tempérée par la difficulté qu'il y a à poser des questions sur des lieux qui sont ignorés ou mal localisés. Ces travaux ont influencé de très nombreuses recherches, avec des méthodes très variées.

*Une nécessité : la matrice lieux/variables*

La règle principale est la fixation d'un objectif : que cherche-t-on ? En dehors de cette question essentielle qui équivaut à préciser le type de carte collective que l'on veut construire (perception du centre, de la circulation, des lieux dangereux, etc.), d'autres règles sont à respecter. Il faut surtout élaborer un questionnaire que l'on puisse utiliser cartographiquement. Si vous demandez : « Pensez-vous qu'Athènes soit une belle ville ? », il sera impossible de placer ce renseignement sur une carte : une matrice lieux/ variables est toujours nécessaire. En revanche, si vous énumérez une liste de rues, ou de monuments, en demandant les préférences, il devient possible de faire une carte (en % du nombre de réponses ou en fonction des notes attribuées). L'essentiel est de toujours proposer des lieux et de quantifier les enquêtes. Celles-ci doivent également fournir des fréquences. Si l'enquêteur construit lui-même la carte après traitement des résultats, le problème de la fiabilité des *localisations* ne se pose pas. Il est possible aussi de proposer des cartes muettes où l'observateur doit positionner des lieux : ce qui permet de calculer les erreurs. (M.D. Giraud, 1989, a opéré de cette façon à Paris, en demandant à des chauffeurs de taxis de localiser dix-huit lieux.)

Toutefois, les recherches sur la cartographie mentale s'effectuent en « ordre dispersé » avec des méthodes souvent peu comparables. L'aspect pluridisciplinaire de ces travaux enrichit la recherche, mais multiplie les objectifs. Ce qui est vrai pour la cartographie mentale l'est également pour l'ensemble de la géographie des représentations.



**Figure 10.5**

### ***La carte mentale des préférences***

« Chaque auteur suit des voies particulières, utilise des méthodes spécifiques, aboutit à des résultats souvent difficilement comparables à ceux d'autres chercheurs. Ceci constitue un problème fondamental pour se servir correctement de l'information obtenue ; en effet comment passer de résultats, parfois contradictoires mais presque toujours non généralisables, à des propositions concrètes pour l'aménagement d'une cité, d'un quartier ? Il est évident que si l'on pense sincèrement que ce domaine de recherche est essentiel pour la compréhension de la ville, comme en témoignent certains ouvrages [...] réunissant des géographes et des psychologues (T. Gärling ; R. Golledge, 1993), un effort important doit être effectué tant sur le plan conceptuel qu'au niveau des méthodes.

» ■

Source : C. Cauvin, 1999.

À cette diversité des techniques s'ajoute la multiplicité des objectifs fixés mais il est certain que la carte mentale peut se révéler indispensable dans l'aménagement urbain. Le titre d'un ouvrage de K. Lynch résume ce que doit apporter l'étude de la cognition spatiale : *Voir et planifier l'aménagement qualitatif de l'espace* (Dunod, 1982). En effet, très souvent les décisions des édiles sont prises sans tenir compte de ces préférences et, en définitive, de l'espace vécu des citoyens.

### Des objectifs très variés

Chaque carte poursuit un but principal. Il faut fixer, parallèlement à un désir de recherche fondamentale, son éventuelle utilité. S'agit-il d'une évaluation des risques urbains, des jugements sur les quartiers, des préférences architecturales ? Pendant trop longtemps « et encore actuellement dans la plupart des cas, la planification de l'environnement est une démarche autocratique dont la responsabilité revient entièrement à un groupe d'experts » (C. Levy-Leboyer, 1980). Les enquêtes a-spatiales sur le goût et les besoins des utilisateurs, déjà rares, sont encore plus rares lorsqu'il faut faire dessiner des cartes de perception...

Plusieurs objectifs principaux se distinguent : Quels sont les lieux que l'on remarque ? Y a-t-il des repères perçus par la majorité ? Des rues, des carrefours, des édifices sont identifiés, d'autres passent inaperçus. Que connaît un touriste après huit jours de séjour ? Quelle est la ville d'un new-yorkais ?

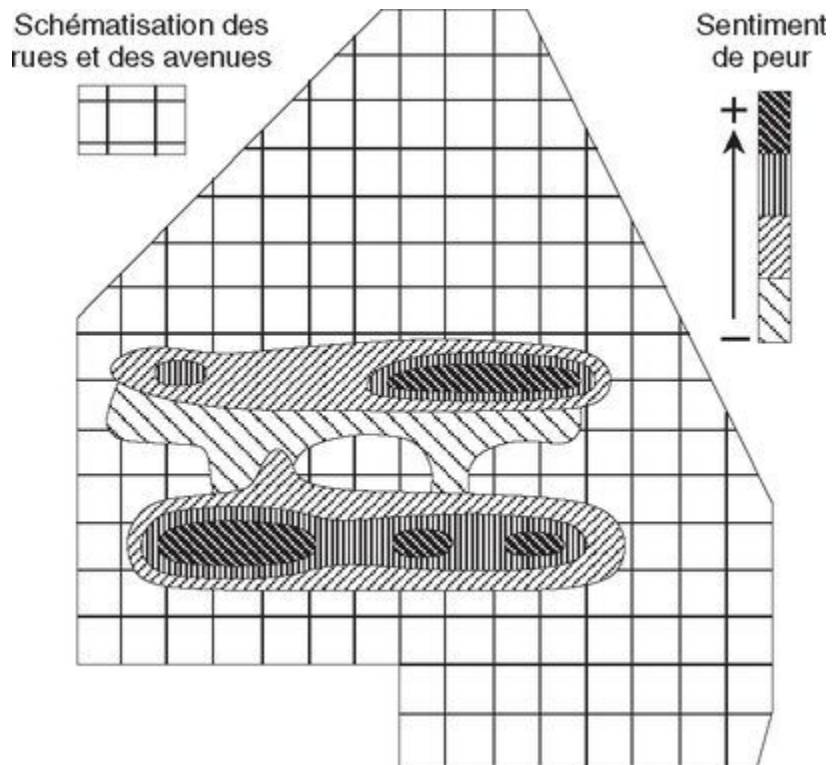
- les *cartes de satisfaction* correspondent à des choix et des jugements de valeur : « Si vous avez la possibilité de vous y installer, dans quel quartier de la ville aimeriez-vous vivre ? » Le prix des terrains est une traduction de l'image que l'on se fait des attributs d'un lieu. Cette image est-elle « très bonne, bonne, moyenne » ? À Toulon, des enquêtes ont montré que certains quartiers avaient une réputation dévalorisante, voire « mauvaise » : Jonquet, Lagoubran, Sainte-Musse ou le port. En revanche, le

Mourillon au bord de la mer ou le Faron dans la colline sont classés avec une « bonne » image. Les cartes sont donc essentielles pour le marketing touristique : où se rendent les visiteurs, quels paysages recherchent-ils ?

- les cartes de la perception des *nuisances* et du *stress* environnemental localisent les zones où dominent les inconvénients liés à la vie urbaine. Ce ne sont pas les schémas objectifs et scientifiques qui mesurent les faits réels, mais la perception plus ou moins justifiée d'un risque. La carte de David Ley (1972) reproduite par P. Gould est célèbre ([Figure 10.6](#)). Une enquête menée auprès des habitants d'un district de Philadelphie a eu pour objet de localiser les lieux dangereux, qu'il s'agisse de rues, de bars ou de zones désertes. Une échelle de valeur mesure l'intensité du sentiment de peur ; l'imagination s'ajoute à des informations réelles, mais il y a souvent une distorsion entre la réalité et les espaces supposés dangereux. Des enquêtes récentes, faites à Nice, donnent aujourd'hui les mêmes conclusions. La Promenade des Anglais ou certains quartiers centraux ne sont pas aussi sûrs qu'on le suppose ! Il est cependant difficile de comparer les cartes des représentations aux cartes réelles car les services de police ne fournissent pas facilement les informations par quartiers et par îlots... Dans les villes touristiques, surtout la discrétion est de règle.

Ces cartes des nuisances peuvent s'étendre à la pollution, au manque d'équipement ou au bruit. Le sentiment de stress est très complexe et ne correspond pas toujours à un environnement nocif. Entre la réalité et un sentiment de peur, il y a toujours une dimension psychologique. L'accroissement des nuisances urbaines, liée au gigantisme des villes, à l'augmentation de la circulation, est également très diversement jugé par les spécialistes eux-mêmes. Les uns surestiment ces « insécurités urbaines », les autres pensent, au contraire, qu'on amplifie les nuisances des villes.





**Figure 10.6**

***Les quartiers dangereux de Monroe (Philadelphie)***

Le quartier : « Lieu charismatique de la rencontre »

Les rues, les immeubles proches du domicile sont perçus à travers le filtre des représentations. Les images que les habitants se font des quartiers des villes sont variées. On a d'une rue une représentation négative ou positive. Une ville est perçue comme une mosaïque. À propos de la ville de Liège, C. Partocene et M. Kalombo concluent que « c'est dans les quartiers les plus peuplés que les personnes présentes se sentent le plus à l'aise (convivialité) [...] C'est Droixhe qui est, de l'avis de tous, jugé comme le quartier le plus dangereux, de jour comme de nuit, alors qu'il est en même temps considéré comme un quartier convivial où ils se sentent bien ». La croissance d'une ville est donc « parcellaire » et des distances psychologiques, culturelles séparent les habitants. Le réel et le virtuel se mêlent et seules les enquêtes permettent de comprendre les représentations. Sentiment de sécurité, souvenirs, préjugés, sensation de proximité ou d'éloignement, connaissance ou peur de l'inconnu expliquent l'image que l'on se fait de son environnement.

Aujourd'hui les craintes accompagnent les citadins et les sentiments d'insécurité s'attachent, à tort ou à raison, à certains lieux. L'important est donc de savoir comment un habitant considère son espace. Par sa complexité, par sa densité de population, par son hétérogénéité une agglomération est source de stress. La surcharge environnementale est à la fois source de création et d'anxiété. ■

*Source : Abraham A. Moles, Psychologie de l'espace, Casterman, 1978.*

En définitive, comme le résume Pierre Frey : « *la ville c'est aussi une image mentale de ses usagers* » et celle-ci « *se construit au travers des cultures et par l'expérience. C'est une image plus ou moins précise, souvent inconsciente* ». Toutefois son rôle est fondamental : « elle détermine les comportements des usagers » (2009). C'est pour cette raison que les grandes villes sont souvent mal considérées aussi bien par les habitants que les spécialistes des sciences sociales. Les chercheurs insistent sur cet environnement stressant voir dangereux auquel s'ajoute le bruit ou la « surcharge environnementale ». Que penser de ces analyses pessimistes ?

# Chapitre 11

## Des risques réels et des préjugés

L'IMAGS DSS GRANDSS VILLSS, véhiculée par les médias, est souvent très mauvaise. Dans les nations riches, il est de bon ton de souligner les maux dont souffrent les agglomérations, face à des campagnes paisibles. Jean-Jacques Rousseau, depuis longtemps, a résumé une idée toujours à la mode : « Les hommes ne sont point faits pour être entassés en fourmilières. Plus ils se rassemblent, plus ils se corrompent. Les villes sont le gouffre de l'espèce humaine. » Il est donc intéressant de savoir comment les citadins « voient », aujourd'hui, les campagnes qu'ils connaissent mal. Quels sont les rapports entre des citadins profondément habitués aux équipements urbains et des espaces ruraux qu'ils idéalisent ? Le stress engendré par la grande ville provoque des « envies de nature » souvent complexes. En revanche, les pays en voie de développement possèdent des campagnes très pauvres ; la représentation de la ville est différente, compte tenu de la misère des campagnes des Tiers Mondes. En Afrique les *associations villageoises* des villes conservent des liens étroits avec la campagne. Elles ne sont en fait « qu'une transposition de la vie communautaire villageoise dans la cité urbaine » (C. Mayoukou, 1994).

Dans de nombreux pays en voie de développement, la vie agricole est très difficile, qu'il s'agisse des climats, de la sécheresse, de l'absence de bonnes terres, de l'éloignement ou des carences dramatiques de services élémentaires. La Banque mondiale a estimé que la pauvreté absolue toucherait un milliard de personnes dans le monde, et 80 % de celles-ci appartiennent au monde rural. On peut se référer d'ailleurs à la corrélation bien connue : plus la proportion de ruraux est « importante », plus le revenu moyen du pays est faible. Les revenus des ruraux sont ainsi dans le Tiers Monde toujours inférieurs aux revenus des urbains.

Dans les pays riches, en revanche, la perception de la campagne tient souvent de l'exotisme et du folklore. Un grand journal français, en 1999, ne déclarait-il pas, dans l'introduction d'un article sur l'exode urbain, « qu'il serait bon de vivre à la campagne, se nourrir de son potager, se lever avec les poules, accompagner les enfants à la pêche aux truites le dimanche ! »

Les problèmes posés par l'environnement urbain doivent donc, sinon être relativisés, tout au moins replacés dans ce contexte global. Les villes, aussi bien que les campagnes, peuvent être des milieux répulsifs : tout dépend de la catégorie sociale à laquelle on appartient !

## **Un enfer urbain ?**

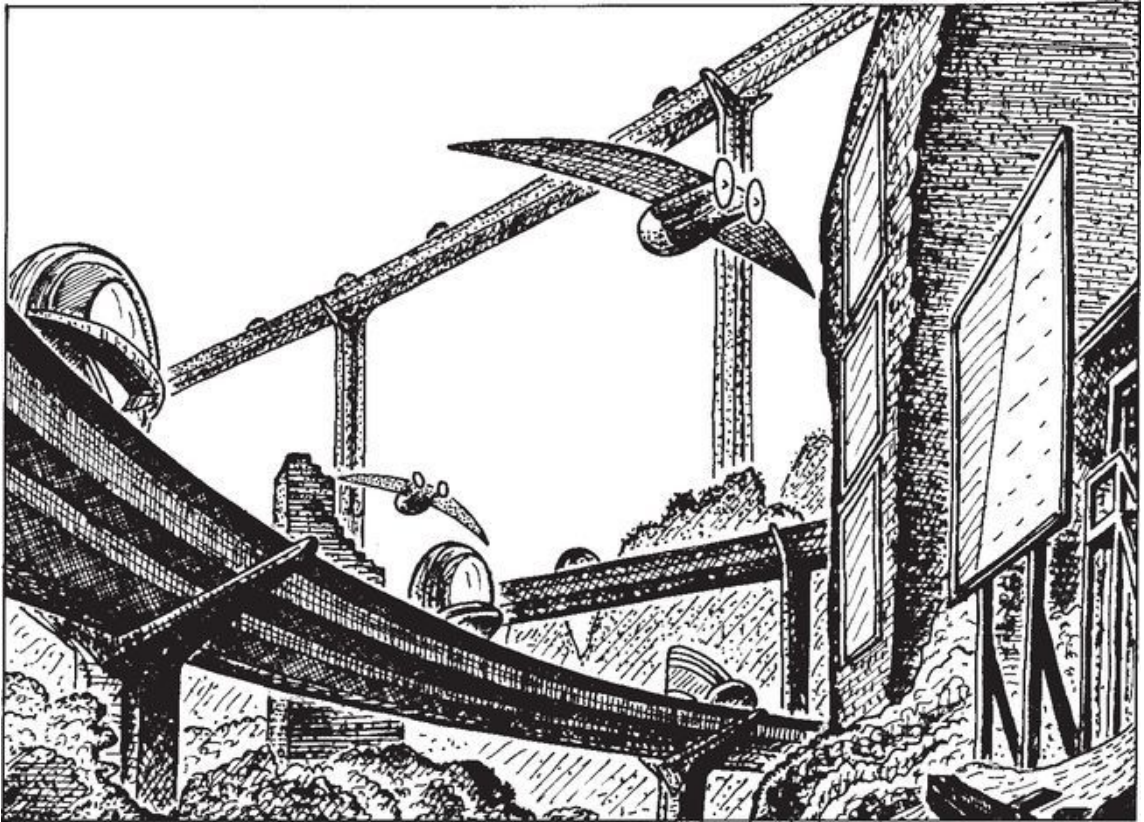
### *La vieille image de Metropolis*

Claude Levy-Leboyer écrivait, en 1980, que les spécialistes contemporains des sciences sociales « ont des préjugés contre la ville, spécialement contre les grands ensembles urbains ». Les craintes, justifiées, de la pollution ou des insécurités, sont bien réelles mais le géographe doit tenter de saisir, avec objectivité, les jugements exagérés, véhiculés par les médias. Comme le souligne justement S. Halimi : « Plus une information est complexe et susceptible d'avoir des conséquences, plus l'audience sera faible. » (1999.) Par exemple, à Boston ou San Antonio, dans un bulletin d'informations de 30 minutes, « les crimes, la météo, les accidents, les désastres, les célébrités du spectacle, le sport et la publicité totalisent en moyenne 24 minutes 20 secondes ! ».

Il faut donc bien mesurer l'écart qu'il peut y avoir entre la réalité de l'espace vécu et des clichés réducteurs, souvent spectaculaires. Cette déformation de l'image peut aussi provenir d'un *a priori* ; une idéologie, par exemple, interprète une réalité complexe d'une certaine manière. La ville est parfois représentée comme le symbole de la crise du capitalisme. Ainsi, des pages anciennes de H. Lefebvre (1974) sont reprises – et approuvées – par R. Guglielmo : le malaise des grandes métropoles s'expliquerait simplement par le fait que « les classes dominantes se

servent aujourd'hui de l'espace comme d'un instrument ». Leur objectif serait en effet de « disperser la classe ouvrière » et de « répartir dans des lieux assignés » afin de « contrôler l'espace » (1996, ouvrage cité).

Pourtant, la peur que l'on éprouve vis-à-vis des villes géantes n'est pas un phénomène nouveau, dans les pays industriels. La littérature et le cinéma de science fiction ont souvent imaginé la ville du futur comme un enfer robotisé ([Figure 11.1](#)). Le fameux film de Fritz Lang, *Metropolis* (1926), qui est une vision de la mégapole de l'avenir, montre une cité monstrueuse divisée en deux : la ville haute habitée par les riches et la ville basse, souterraine, où se pressent les ouvriers pauvres. La ville a longtemps effrayé car elle est synonyme d'entassement et d'excès. Pendant des siècles, elles ont en quelque sorte rassemblé les nuisances et les risques. Patrick Süskind, dans *Le Parfum*, décrit Paris au XVIII<sup>e</sup> siècle, de la manière suivante : « Les rivières puaien, les places puaien, les églises puaien, cela puait sous les ponts et dans les palais [...] »



Source : illustration de J.Y. Ottavi, d'après B. Peeters et F. Schuiten : « L'ombre d'un homme », 12 opus des Cités obscures, Casterman 1999

Figure 11.1

## *L'enfer urbain*

E. Reclus, dans sa célèbre *Géographie Universelle*, citant un vieux proverbe, rappelle que « la vie à Londres c'est la mort », en ajoutant que la contamination des eaux justifie pleinement ce dicton (1879). Aujourd'hui encore, la misère des grandes villes est toujours une réalité : en 1990, 243 millions de citadins n'ont pas l'eau potable et 377 millions ne possèdent pas de sanitaires. Il faut néanmoins compléter par la pauvreté des campagnes : un milliard de ruraux n'ont pas l'eau. Ce qui explique l'importance de l'exode rural dans les nations en voie de développement.

La force d'attraction de la ville dans les pays pauvres

« Il ressort systématiquement des différentes enquêtes conduites auprès des ménages que les revenus sont toujours plus élevés en ville et que les écarts sont davantage marqués dans les pays en développement. Même chez les populations urbaines démunies, les réponses indiquent presque toujours une amélioration de leur sort par rapport à ce qu'elles avaient connu à la campagne [...]. Ce constat peut choquer quand on pense à la misère qui règne dans les bidonvilles des grandes métropoles des pays en développement. Il faut se garder de conclure que les pauvres des villes vivent bien, mais eux-mêmes estiment que les chances de trouver un travail sont encore plus réduites à la campagne. » ■

*Source : Mario Polese, CIDI, Québec, Canada, 1997, n° 4.*

De très nombreux travaux portent, depuis des décennies, sur la pathologie urbaine et l'hypothèse que la ville est un facteur de déséquilibre psychologique. L'urbanisation favoriserait les comportements délinquants, les maladies mentales ou perturberait les rapports sociaux. La *surcharge environnementale* : c'est par cette expression que l'on peut caractériser ces milieux très riches, artificiels où les « espaces verts » sont réduits et où domine la verticalité. Le sociologue allemand, Georg Simmel, qui a eu une grande influence sur la sociologie américaine a été le premier à développer, au début du siècle, cette idée. En effet, la grande ville serait, compte tenu de la force et de la diversité des stimuli et des informations, une source de nuisances pour les habitants. Une métropole diffuse des flots de messages, qu'il s'agisse

de bruit, de lumière ou de spectacles. Le problème fondamental est donc l'*adaptation* des habitants à cette masse d'informations qu'il faut trier sans cesse. Les individus ont en effet une capacité d'attention très réduite et doivent opérer des choix : ceux-ci sont souvent inadaptés. Il se produit ce que l'on appelle une *tunnellisation* de l'attention qui se focalise sur un seul élément du paysage.

Par ailleurs, cette surcharge semble, pour de nombreux citadins, constituer une entrave à leur liberté car ils ne contrôlent plus la situation. Il est aussi impossible de se soustraire à des stimuli environnementaux si nombreux et si puissants (les nuisances sonores, par exemple). C'est pour toutes ces raisons que les citadins des grandes métropoles veulent s'en aller car ils ont le sentiment de ne plus maîtriser leur territoire : embouteillage, fatigue, éloignement, problèmes de logement, etc.

Le bruit est un exemple de nuisance difficile à supporter. Outre les effets néfastes sur l'appareil auditif, un sentiment d'impuissance augmente le stress que l'on peut avoir. En 1984, une carte des lieux bruyants dénombre 360 000 logements, en France, situés à proximité des grandes artères de circulation. On a ainsi défini un PEB (plan d'exposition au bruit) et un IEB (indice) qui évaluent la force de la nuisance. Il existe aussi un PGS (plan de gêne sonore) qui estime la gêne réelle.

## Les insécurités urbaines

Les villes, par définition, sont des espaces où s'agglomèrent les hommes et les biens. Leur complexité est justement un facteur de risques ; ceux-ci sont multiples. Les espaces ruraux connaissent aussi les incendies, les dégâts des eaux ou la pollution (se référer aux marées noires). En ville, les risques sont multipliés par la concentration de la population et la diversité des dangers : un incendie, dans un building, peut devenir une catastrophe d'une ampleur nationale.

*Risques atténués, risques nouveaux*

Passer en revue toutes les nuisances urbaines exigerait un livre complet. Depuis la pollution de l'air, de l'eau, les déchets, la délinquance, les incendies et les problèmes de circulation, la liste peut s'allonger. Il convient de distinguer les risques très visibles et très connus du public, comme la pollution ou la délinquance et l'insécurité plus cachée, moins bien connue par les habitants : par exemple les risques « naturels », résultat de la dégradation des milieux.

Certains risques sont souvent mal perçus par les citoyens. Les géographes américains ont étudié ces médiocres estimations, depuis la fin du XIX<sup>e</sup> siècle (sur les inondations en particulier). I. Burton (1970) a classé l'optimisme des personnes en deux catégories : soit le risque est nié, soit il est sous-estimé (et peut-être davantage encore lorsque les habitants ont déjà subi une catastrophe). L'évaluation psychologique d'un risque est souvent erronée qu'il s'agisse d'ailleurs de la montagne, de la mer ou de la ville.

Certains dangers bien réels échappent à l'attention du grand public, si ceux-ci sont cachés ou invisibles : une pollution de l'air qui ne se voit pas ou un accident dans une usine, ou dans un métro, dont les médias ne parlent pas. Quelques définitions sont dès lors nécessaires pour différencier les mots usuels employés souvent comme synonymes : tout d'abord, le terme *nuisance*, vieux mot français, oublié, puis réintroduit par les Anglo-Saxons, est très général. La *pollution*, en revanche, serait une forme très agressive et dangereuse de nuisance. De nombreuses définitions officielles ont essayé de préciser le concept. Une définition de la pollution doit introduire la notion de gêne notable et de nocivité. Une nuisance est un terme vague qui peut être subjectif. La notion est qualitative. Au contraire, la pollution s'identifie par sa nocivité, scientifiquement vérifiée, mais qui peut ne pas être ressentie par le citoyen. (On a utilisé aussi la notion d'*altéragène* qui est une substance ou un facteur provoquant une altération de l'environnement.)

Des progrès spectaculaires ont transformé les villes, surtout dans les pays développés, tout au long du XX<sup>e</sup> siècle, et surtout depuis les années 1960. Les populations ont été décimées pendant des siècles par des épidémies dues à l'absence de tout-à-l'égout, de l'entassement des déchets, des eaux sales (Lutèce vient du latin *lutum* qui signifie boue...).



Le confort, l'hygiène, les techniques de prévention, ont fait d'énormes progrès. À Hyères, dans le Var, en France, 43 % des logements n'ont pas l'eau courante en 1946 ; dès 1968, près de 95 % de la population est équipée. En 1949, dans cette même ville, le directeur de l'hygiène ne veut plus aller dans certains immeubles de la vieille ville et déclare dans un rapport à la mairie que « ces explorations [...] au milieu des toiles d'araignées et des rats dépassent son travail de directeur du bureau de l'hygiène ! ».

Toutefois de nouvelles conditions sont apparues, liées à l'industrialisation, à la circulation ou à de nouvelles sources de pollution. L'accroissement de la population des villes a créé des risques nouveaux, provenant de l'étalement et de la dispersion de la population sur des sites dangereux. Les insécurités urbaines sont provoquées à la fois par l'accumulation grandissante des hommes et par des nuisances liées aux activités économiques, à la production de biens (il faut éliminer tout ce qui n'entre pas dans le produit fabriqué). Il faut ajouter à ces facteurs, créateurs de risques, la compétition acharnée qui caractérise le milieu urbain.

Autrement dit, les villes peuvent être considérées comme des espaces où se cristallisent à la fois tous les progrès, toutes les réussites et tous les dangers des sociétés contemporaines. Dans ces conditions, on peut très sommairement rappeler les principales insécurités urbaines.

### *La ville face à ses déchets*

L'accumulation des hommes entraîne une concentration de déchets de toutes sortes. La pollution est la conséquence de cette pénétration dans l'eau, dans l'air, dans le sol de substances toxiques pour l'homme. Le terme « déchet » s'interprète de diverses manières ; ces rejets urbains augmentent avec la population et les sociétés dites de consommation. Marcel Mauss va jusqu'à déclarer un jour, devant ses étudiants : « Ce qu'il y a de plus important à étudier dans une société, ce sont ses tas d'ordures. » Ceux-ci reflètent en quelque sorte un système économique et social. En 1872, un Parisien « produisait » 200 g de déchets par jour ; en 1922, il doit se débarrasser de 700 g ; en 1994, on atteint 1,6 kg (près de

600 kg par an) En 1997, en France, une liste des types de déchets est officiellement publiée. On peut ainsi distinguer des déchets industriels, ménagers, hospitaliers, etc. Certains sont recyclables, mais seuls les déchets « ultimes » peuvent être enfouis. Aujourd'hui, la priorité va au traitement car il faut valoriser ces ordures. L'objectif en France est de ne plus avoir à se servir des décharges. En théorie, les déchets doivent se traiter à proximité des lieux de production, mais c'est souvent impossible. Le financement est donc considérable ; il se pose également un problème de place. La croissance de ces déchets est très élevée et le plus souvent très forte dans les villes. Les pays de l'OCDE rejettent d'énormes quantités de produits toxiques.

La pollution de l'*air*, dans les nations développées, est un thème bien connu du public. Compte tenu des milieux physiques locaux (cuvette de Los Angeles, par exemple), cette pollution provient surtout des véhicules et dans une moindre mesure des rejets industriels. Le problème est encore plus grave dans les pays pauvres ou en voie de développement où cette pollution industrielle est peu contrôlée.

L'accroissement de la circulation automobile est la principale préoccupation des gouvernements dans les nations industrielles. En effet, les véhicules envoient des oxydes d'azote, du monoxyde de carbone ou du plomb, mais les réglementations et les progrès techniques peuvent réduire ces émanations. De nombreuses villes ont pris des mesures en créant des journées où la circulation est réduite. En Italie, le 6 février 2000, 145 villes ont décidé d'organiser une journée sans voiture, dans les centres, entre 10 heures et 18 heures. Le problème est néanmoins très complexe dans les mégapoles où la vie repose sur la circulation ; il est en effet coûteux de multiplier les transports en commun. En 1996, en France, par une « loi de l'air », l'État a fixé des règles de qualité, et une surveillance régit désormais les agglomérations supérieures à 100 000 habitants. Aujourd'hui, tout le territoire est soumis à des normes de qualité. C'est surtout dans les années qui ont suivi la seconde guerre mondiale que les préoccupations écologiques se sont imposées. (Création en 1971, en France, d'un ministère de l'Environnement.) La conférence de Rio de Janeiro, en 1992, se préoccupe des émissions de gaz à effet de

serre et les conséquences de la pollution atmosphérique, à l'échelle du globe, deviennent aujourd'hui des sujets de recherche.

La *pollution des eaux* est plus dramatique et frappe depuis des siècles les imaginations. Elle a été responsable d'effroyables épidémies, c'est encore le cas dans les Tiers Mondes. L'eau polluée tue aujourd'hui des millions de personnes, mais ce n'est pas uniquement le fait des villes. En 1960, 88 % des Français n'étaient pas reliés au tout-à-l'égout. Aujourd'hui, 90 % des communes possèdent une station d'épuration. Toutefois, l'assainissement des eaux est un phénomène peu familier pour le grand public. En février 1994, une réunion s'est tenue à Sophia-Antipolis, près de Nice, sur le thème suivant : *L'eau et la santé dans les zones urbaines défavorisées* ; cette table ronde a insisté sur le fait que l'eau potable est un droit vital pour les personnes. Aujourd'hui, cette captation et cette épuration constituent un besoin essentiel pour les agglomérations. Le traitement est coûteux, complexe, et dépend des milieux naturels environnants. Lorsque la sécheresse est fréquente et les nappes phréatiques rares ou absentes il faut aller très loin chercher de l'eau (c'est le cas de Los Angeles qui doit rechercher le précieux liquide à plus de 400 km). L'alimentation d'une région dépend donc des moyens mis en œuvre. En Provence, dans le Var, la sécheresse de l'été 1967 est un exemple de toutes les nuisances que peut provoquer un équipement insuffisant. Avant l'arrivée des eaux du canal de Provence, la région de Toulon a connu une pénurie dramatique. On fait la lessive la nuit, car dans la Presqu'île de Giens, à Hyères, l'eau n'est distribuée que de 1 heure du matin à 17 h 30. Pour ravitailler un hôpital, des camions citernes, équipées par la marine, font des allées et venues ! Dans des régions littorales, ces problèmes d'alimentation ont ralenti l'urbanisation et entravé l'implantation de foyers nouveaux (Port-Cogolin ou Port-Grimaud). Une constatation trouvée dans la presse de l'époque peut être transposée, aujourd'hui, à l'échelle mondiale : « Il y a ceux qui ont de l'eau, ceux qui vont l'avoir, ceux qui l'attendent... »

Dans les mégapoles des pays en voie de développement, l'eau irrigue surtout certains quartiers favorisés. Ceux qui sont périphériques – ou pauvres – ne disposent pas de l'eau courante et doivent stocker le liquide. Il est bien évident que l'épuration est inexistante ou insuffisante. Parfois,

comme à Kinshasa la nappe phréatique accessible est polluée... Dans ces conditions, on comprend que l'accès à l'eau, sa qualité, sont fonction du développement du pays et des caractères sociaux du quartier.

Dans les nations riches, la lutte contre les nuisances va jusqu'à intégrer, pour des raisons esthétiques, les stations d'épuration dans le paysage. À Monaco, la station est dans un immeuble urbain qui ne se distingue pas des autres. À Saint-Tropez, on a choisi de l'enterrer. Ces préoccupations paysagères sont nécessaires dans des régions touristiques où le coût du foncier est élevé, la perception favorable de l'environnement est essentielle.

### *Un problème : la sécurité*

Il est possible d'envisager le mot *sécurité* de diverses manières : un seul exemple sera abordé : l'ordre public. Avec le gigantisme des grandes villes, les insécurités urbaines frappent plus ou moins l'opinion publique. Une nouvelle notion de sécurité est apparue. J.J. Gleizal voit même dans celle-ci une « dimension épistémologique dans la mesure où elle constitue une nouvelle façon d'appréhender l'État, ses rapports à la société civile, à l'administration » (1993). Dans de nombreux États, cette sécurité devient une priorité. Dans une enquête sur la *qualité de vie en Île-de-France* (Conseil régional-Ipsos, 1999), les trois premières préoccupations des Franciliens sont : la qualité de l'environnement (66 %), les transports publics (63 %) et la sécurité (63 %).

Chaque agglomération, par son histoire, ses caractéristiques, offre des conditions plus ou moins favorables aux risques. En 2004 les taux de délinquance les plus faibles sont à Cherbourg, devant Saint-Chamond et Périgueux mais Paris est à la 57<sup>e</sup> place et Mulhouse à la 100<sup>e</sup> ! Dans la capitale les arrondissements ne se ressemblent guère (Figure 11.2) et depuis 2001 la délinquance sur la voie publique baisse de 27 %. Sur une longue période le progrès est de 48 % entre 1992 et 2003. Les habitants sont de plus en plus sensibles à la sécurité même si leur perception des dangers ne coïncide pas avec la réalité. Ainsi la délinquance a augmenté de plus de 10 % (2001-2003) à Tours ou à Châlons-en-Champagne et Charleville-Mézières (plus de 17,5 %) !

Dans les pays du Sud, la misère, la promiscuité, les inégalités sociales, accroissent les diverses formes d'insécurité. Les cinq grandes villes les plus dangereuses de la planète sont : Le Cap (Afrique du Sud), Bogota (Colombie), Rio de Janeiro (Brésil), Washington (États-Unis) et São Paulo (Brésil). Dans cette dernière agglomération, certains quartiers ont vu la criminalité prendre des dimensions inquiétantes. À Embu, les meurtres ont augmenté de 700 % en 10 ans, à São Paulo de 1 010 % ! Certaines banques, pour se protéger, dépensent jusqu'à 500 000 dollars américains, par mois, pour faire survoler par un hélicoptère les agences jour et nuit ! Cette violence est liée au fait que 20 % de la population de São Paulo vit dans des bidonvilles ; 10 % des eaux usées seulement sont traitées, et parfois sur la surface d'un grand pâté de maisons s'entassent 10 000 personnes.

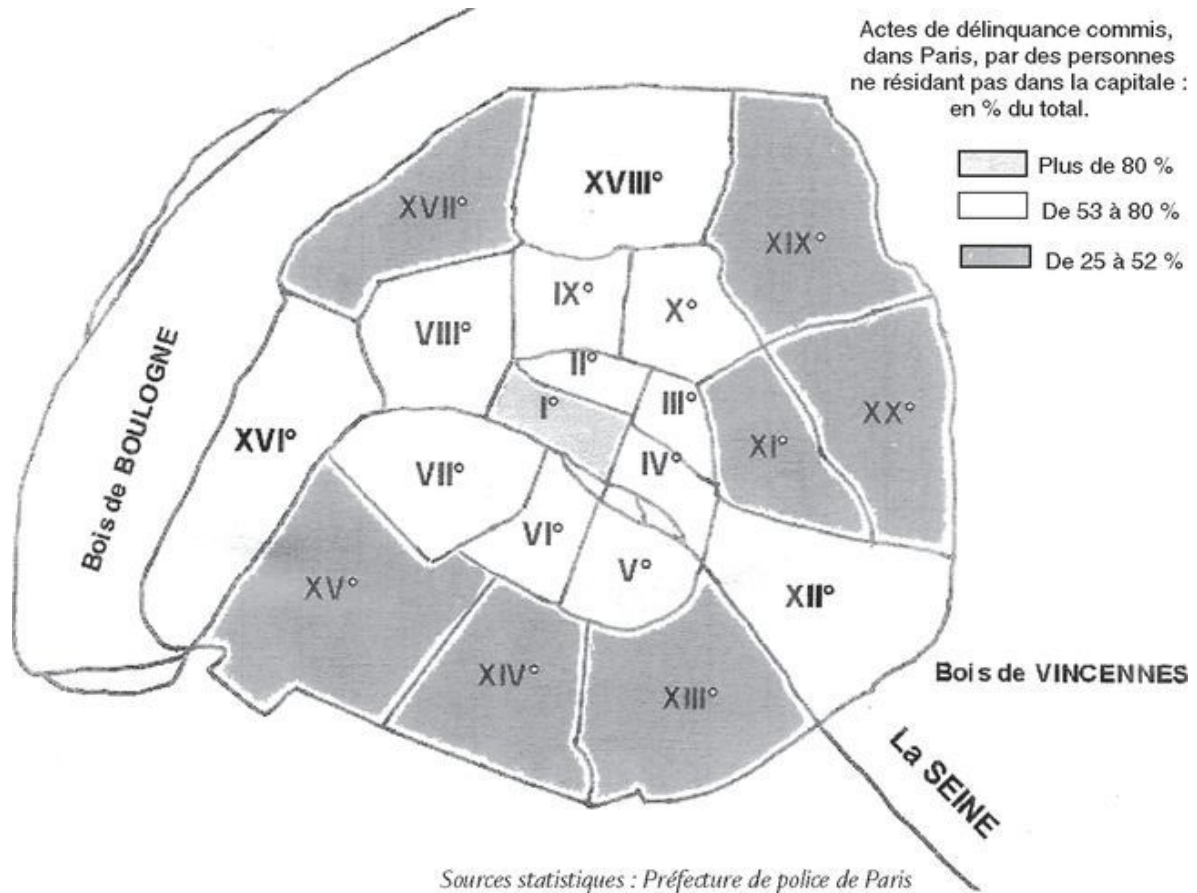


Figure 11.2

*La proportion de délinquants commettant des délits dans Paris mais ne résidant pas dans la capitale*

Sur la [figure 11.2](#) on constate, en 2009, que les crimes et délits qui se produisent dans Paris sont le fait de délinquants qui ne résident pas dans la capitale (53 %). Ainsi les records sont battus dans le premier arrondissement, au cœur de la ville. Plus de 82 % des délinquants résident dans les banlieues. En revanche certains arrondissements comme le XX<sup>e</sup> ont des auteurs de délits que l'on peut qualifier d'autochtones. En effet, désormais, les moyens de communication permettent, à ceux-ci, de venir dans des quartiers « intéressants » pour les vols et les agressions. On observe l'importance de la cartographie qui permet de comprendre les risques urbains. Comme l'a bien étudié Hélène Jacquemin, on doit se poser la question de savoir si « *les représentations mentales sont en adéquation avec la réalité du risque identifié par les spécialistes* » car en définitive « *cette image mentale explique la pratique de l'espace* ». De nombreuses études constatent le décalage entre la réalité et notre vision des choses.

Les risques « naturels » : une mauvaise perception des dangers

L'extension urbaine pose inévitablement le problème des catastrophes liées au relief, au sol, au sous-sol ou à l'eau. Le progrès technique a permis de construire dans des sites très variés souvent au mépris des équilibres naturels. Qu'il s'agisse des volcans, des rives de fleuves, de pentes trop raides, ces milieux à risques ont été souvent utilisés pour bâtir.

*Les inondations : une prédiction impossible ?*

Un risque très fréquent qui touche les campagnes et les villes est celui des inondations. Il faut à ce sujet rappeler que les représentations mentales des catastrophes sont souvent mauvaises et inadaptées ; la notion de longue durée est ignorée. Autrement dit, la fréquence d'une catastrophe (une crue, par exemple) ne peut s'envisager qu'à l'échelle historique. Les scientifiques ont depuis longtemps cartographié les zones à risques, mais très souvent les constructions se sont installées sur des berges qui n'ont pas été inondées depuis longtemps. Comme le souligne

justement A.S. Bailly : « Lorsqu'on demande aux gens de se rappeler des événements passés, l'événement le plus proche est jugé sévèrement et perçu comme beaucoup plus violent qu'un autre qui fut peut-être aussi fort mais qui arriva avant. » De faux sentiments de sécurité prédominent si, en un lieu donné, aucune inondation ne s'est produite depuis des dizaines d'années.

L'exemple de la fameuse crue de la Seine, en janvier 1910, est particulièrement significatif. Avec l'urbanisation des rives, l'extension des banlieues, aujourd'hui, une crue de même intensité inonderait les habitations de plus de 200 000 personnes et toucherait, directement ou non, 500 000 citadins (en 1910, 200 000 habitants avaient du quitter leur logement et 15 % des habitations parisiennes furent envahies par les eaux). Des études d'impact montrent que des crues aussi fortes sont à envisager dans des délais plus ou moins longs. Une distinction est à faire entre la *prévision* et la *prédiction*. Dans le premier cas les experts signalent le danger, évaluent les risques, parviennent à les localiser. La « prédiction », au contraire, introduit la notion de temps et pose la question essentielle : « Quand » ? J.P. Asté montre bien qu'il s'agit d'un « exercice beaucoup plus difficile [...]. Chacun sait combien il est dangereux de crier » au loup « si l'on ne dit pas, au moins approximativement, quand le loup va venir. Les événements de Vaison-la-Romaine étaient prévisibles ; ils n'étaient pas prédictibles. » (1993.) Par exemple, une crue très forte de la Seine peut se produire dans 10 ans ou dans 100 ans...

Les inondations touchent également les zones rurales mais la densité de l'habitat dans les espaces urbains et périurbains amplifie le nombre des victimes. En 1995, 2 700 communes en France ont souffert de ces « catastrophes naturelles », mais ce sont surtout des villes qui ont été touchées (Lyon, Bordeaux, Tours ou Toulouse pour ne citer que quelques exemples).

Les inondations sont provoquées par l'excès de pluies, mais la gestion des espaces par les sociétés peut aggraver les dégâts. Outre le déboisement, l'urbanisation des bassins versants crée des conditions favorables en modifiant les écoulements. Les constructions par exemple ont imperméabilisé les sols : dans les zones industrielles, la perméabilité

est réduite de 50 % à 9,8 %, et de 60 % dans les centres villes. L'exemple type de ce cumul de facteurs dangereux est constitué par les inondations de la ville de Nîmes en 1988. Toute une série de causes (imperméabilité des sols, habitations situées sur des zones dangereuses, mauvais système d'évacuation des eaux) ont provoqué une catastrophe brutale. On sait en effet que les pluies méditerranéennes sont violentes et que les rivières gonflent rapidement. Une urbanisation incontrôlée conduit donc à des sinistres de cette envergure. Les lotissements de villas qui exigent beaucoup d'espace se sont tout naturellement étendus sur des zones inondables. Il existe, en France, des PER (plans d'exposition aux risques) et des PSS (plans de surfaces submersibles) qui sont intégrés aux documents d'urbanisme. Toutefois, les constructions plus anciennes que ces plans existent toujours et ne peuvent être démolies. Dans ces conditions, de nombreux quartiers se situent dans des zones à risques.

Pendant longtemps, les sites perchés ont été privilégiés (sécurité, plaines inondables, etc.) En Provence, par exemple, les dépressions basses, marécageuses, sont des pacages et les villes s'installent sur les hauteurs. Au XX<sup>e</sup> siècle, les poussées démographiques ont non seulement peuplé les pentes, mais conquis les bassins et les plaines. Un accroissement de la population impose une pression sur l'espace. Les POS, en France (plans d'occupation des sols), ont bien insisté, dès leur création, sur les besoins en équipements qui croissent plus que proportionnellement au nombre d'habitants.

### *Une extension vers des zones dangereuses*

Les villes sont soumises, comme tous les lieux, aux contraintes physiques. Celles-ci sont multiples, qu'il s'agisse du volcanisme, des glissements de terrains ou des incendies.

Suivant les objectifs poursuivis le relief, le sous-sol ou les sols peuvent devenir dangereux. Le progrès technique a permis de construire plus solidement et de bâtir dans des zones qui auraient été jugées autrefois inaccessibles. Pourtant, les *pent*es posent toujours de multiples problèmes. Les constructions sur un versant dont la pente est supérieure à 20 % sont de plus en plus chères et techniquement les solutions



deviennent plus aléatoires. Les pentes élevées sont recherchées par les catégories favorisées, si la vue est belle et de coûteuses installations permettent de réaliser des habitations sûres. Toutefois, « le traitement architectural des pentes est un des plus difficiles de l'urbanisme et les solutions sont pratiquement individuelles » (J. Pelletier, C. Delfante, 1997, ouvrage cité).

Comme le souligne très bien Yvette Veyret « *aujourd'hui nos sociétés de pays riches n'acceptent pas le risque zéro* ». L'urbanisation anarchique place les villes dans « *des situations qui les rendent plus vulnérables* » (2009). Il est à la mode, aujourd'hui, d'accuser le réchauffement climatique mais vivre au long des côtes a toujours été dangereux car le niveau des mers n'a jamais été stable ! En 2007, 198 millions de personnes ont été touchées par des catastrophes et 75 % des personnes décédées étaient sur le continent asiatique. La déforestation, l'érosion des sols, ou l'installation de maisons dans des zones dangereuses ne sont que quelques exemples de la responsabilité humaine. Dans les pays des « Sud » les habitants n'ont pas le choix et s'installent où ils peuvent. En 2008, un cyclone fait plus de 350 morts en Birmanie : les climatologues ne sont pas d'accord sur la liaison entre le réchauffement et l'accroissement des cyclones. Les littoraux, surtout, paient un lourd tribut dans les pays pauvres. En effet, le mal-développement, les inégalités, les climats tropicaux et équatoriaux souvent rudes, provoquent des catastrophes : en moyenne 95 % des décès sont localisés dans ces pays. Les nations riches ne sont pas épargnées mais elles disposent de moyens de lutte plus importants. Pourtant, même une grande ville d'un pays très développé, peut souffrir de ces cyclones. Ainsi, à la Nouvelle Orléans, l'ouragan *Katrina*, en août 2005, a inondé 80 % de la ville : or, on sait qu'une grande partie de l'agglomération est sous le niveau de la mer, entre le Mississippi et le lac de Pontchartrain. Les digues ont en effet été entamées par des brèches d'où l'inondation de la cuvette, avec un nombre considérable de morts et de destructions. En 2008, un autre ouragan (*Gustav*), fera moins de dégâts mais on comprend la vulnérabilité des villes côtières, compte tenu de l'urbanisation croissante et de l'élévation du niveau des mers. Il ne faut pas oublier aussi que les espaces situés à l'intérieur des terres sont exposés à des

risques car les sociétés urbaines « consomment » de plus en plus de surfaces : ce qui posera le problème de la « ville durable ».

La liste des dangers qui menacent les citadins est très longue et difficilement exhaustive. On peut citer également les *incendies* qui ravagent aussi les espaces ruraux. Toutefois, dans ce cas, le rôle de l'homme est déterminant. L'erreur la plus courante est de classer ces feux dans les fléaux « naturels ». À l'exception de la foudre, c'est toujours l'homme qui est directement ou non responsable des mises à feu. Le déclenchement est le fait des individus, en revanche, la propagation et l'intensité dépendent du vent, de l'exposition, du relief, de la situation, de la nature du couvert et des constructions. En France, le fichier *Prométhée* a permis de mieux connaître la localisation et les causes des éclosions. Depuis très longtemps, on connaît la corrélation entre densité de la population et la probabilité d'un incendie. Autrement dit les lieux habités, la proximité des routes, multiplient les possibilités de mise à feu ( J.-P. Paulet, 1982). S'il est utile d'établir des modèles de prévention en cartographiant, dans les forêts, des zones à risques, il est impossible de prévoir les lieux où une personne peut déclencher un feu ! L'étalement des lotissements rend très difficile, dans les pays méditerranéens, par exemple, la protection des habitations isolées ou disséminées dans les maquis ou garrigues.

Quoi qu'il en soit, l'incendie est un très ancien fléau redouté des citadins car le feu a détruit des villes entières à l'époque où le bois dominait. Des exemples, comme le grand incendie de Londres en 1666, sont devenus célèbres.

Ainsi les villes cristallisent souvent des fléaux liés à la densité des hommes, mais il faut bien se garder de n'avoir qu'une vision négative de l'urbain. Depuis les physiocrates du XVIII<sup>e</sup> siècle, la ville est considérée « comme un organisme avec ses artères bouchées, son cœur saturé, ses poumons verts et insuffisants » (J. Monnet, 1947). C'est pour toutes ces raisons que, dans les nations favorisées, les classes moyennes ou aisées désirent sans trop la connaître s'installer « à la campagne ». Il est donc indispensable d'analyser cette nostalgie des espaces ruraux, ce « désir de vert » qui explique souvent les comportements des citadins des grandes cités.

## La « nature » : un produit de consommation

Les remarques qui vont suivre concernent surtout les pays développés car, dans les Tiers Mondes, la mégapole attire irrésistiblement mais les liens avec la campagne demeurent très forts. Dans les nations riches, en revanche, beaucoup de citoyens voudraient quitter la ville, mais les comportements sont très contradictoires : d'une part, le citoyen est attaché au confort, au progrès technique et à un marché du travail où les offres d'emploi sont plus nombreuses et, d'autre part, un désir de calme et de verdure l'incite à s'en aller. Le paysage rural est le plus souvent idéalisé et vanté par les médias qui exaltent aussi les activités de plein air, la neige ou le soleil.

Des besoins croissants

### *Des campagnes idéalisées*

Les expressions utilisées pour désigner l'espace rural se sont succédé en fonction de sa diversité : campagnes « profondes », zone périurbaine ou parcs « naturels ».

Les rapports entre les citoyens et les ruraux sont, aujourd'hui, devenus très différents. La mobilité des hommes pose le problème de la distinction classique entre le rural et l'urbain. L'extension des agglomérations, la mondialisation et la transformation des genres de vie, ont conduit certains auteurs à penser que cette opposition rural-urbain n'a plus lieu d'être. Cette attitude qui ne peut se comprendre que dans les nations très développées et dans les campagnes périurbaines n'est guère pertinente. Les Tiers Mondes conservent des masses paysannes importantes et, dans les pays riches, des oppositions brutales existent entre des zones urbanisées et des campagnes désertes voire abandonnées.

Très souvent, les citoyens construisent une image des espaces ruraux et « naturels » déformée et stéréotypée, fabriquée, par les clichés à la mode. Une contradiction oppose le réel désir du citoyen de fuir les nuisances urbaines et ces milieux fabriqués et de posséder, en même temps, tous les

équipements de la ville. M. Racine remarque, en effet, que l'homme d'aujourd'hui projette sur la nature – la forêt par exemple – un « mode de représentation très urbain de la végétation » (1975). Le phénomène n'est pas nouveau : une enquête de 1971, menée par le ministère français de l'Agriculture, a pour objet d'interroger les touristes qui se rendent dans l'île de Port-Cros, dans le Var, au large de Hyères. Pour la direction du Parc national, il convient de cerner les motivations des promeneurs, en comparant les objectifs, au départ, et le sentiment de satisfaction, lors du retour. L'embarquement se fait à partir du Lavandou, de Hyères, ou de Saint-Raphaël. Ce sont les réponses, lors du retour, qui sont les plus intéressantes. « Les visiteurs sont venus pour se baigner » et l'île reste, d'après les enquêteurs, « quelque chose de très vague » et on recherche où est le « zoo ». Un journal de Provence explique que les promeneurs multiplient les questions saugrenues : « Où se trouve l'entrée du parc ? », « Où sont les animaux ? », « Pourquoi n'a-t-on pas mis des grillages ? » Depuis lors, le concept de parc naturel a évolué, mais le public est plus attaché aux parcs de loisirs où la nature est secondaire. Serge Aubépart (Office national des forêts) constate que « les sites forestiers les plus fréquentés sont les plus ouverts ou les plus équipés. Nous pouvons à chaque fois constater que la forêt périurbaine n'est pas visitée pour elle-même mais comme ce cadre de nature qu'elle fournit aux activités de plein air » (1995).

Ce désir de « nature » du citoyen est donc un phénomène complexe qu'il est difficile d'emprisonner dans un modèle global. Les conduites dépendent d'une multitude de facteurs liés aux groupes socioculturels ; il n'en reste pas moins que le désir de fuir la mégapole se mêle à un besoin de « verdure » et de grands espaces. G. Plaisance, dans un vibrant plaidoyer sur les forêts, a montré qu'il existe une réelle attirance pour le « vert », correspondant à des effets psychologiques ou physiologico-psychiques (Forêts et santé, 1985). L'œil a une sensibilité maximale dans la partie médiane du spectre (0,500 et 0,600 micron) : il s'agit précisément de la gamme des verts (le rouge serait dû à des radiations plus fortes donc excitantes et le bleu des radiations courtes calmantes, le jaune serait gai, etc.). Goethe ajoutait même au sujet du vert : « On ne veut aller plus loin, on ne peut aller plus loin quand on le regarde. » Bien

entendu, la réaction vis-à-vis d'un paysage n'est pas simplement liée à la couleur, mais cet exemple souligne la monotonie de l'urbanisme et les erreurs de l'aménagement du XX<sup>e</sup> siècle. « L'espace vert du coup est un peu devenu le remède à ces malfaçons. » (Michel Corajoud, paysagiste.) Cette « dictature du vert » exprime une lassitude vis-à-vis de la ville moderne, pur produit de la technologie.

### *L'artificialisation de la nature*

L'espace rural peut se percevoir de multiples façons ; il y a le filtre social mais tout dépend de l'utilisation de l'espace. Acheter une résidence secondaire, chercher un logement principal, passer quelques jours de vacances ne correspondent pas aux mêmes désirs. Suivant sa condition sociale, le pays, la taille de la ville où l'on habite le citoyen projette des regards différents sur les espaces ruraux. Françoise Dubost, directeur de recherches au Centre de sociologie des arts, pense que les résidences secondaires sont « un coin de vert quand les maisons sont grises » (1998). Le fantasme du citoyen peut se résumer ainsi : « Un port d'attache quand la mobilité s'accroît, un pays d'adoption pour les déracinés. » Les Britanniques, par exemple, lorsqu'ils achètent une résidence secondaire, en France, recherchent le « rural profond » correspondant à une image fabriquée par les agences et vantant une France traditionnelle et folklorique.

Le cadre supérieur travaillant dans une grande cité, recherche un logement à la campagne, en zone périurbaine, mais tout dépend des cultures nationales. Le modèle latin, par exemple, en Île-de-France, privilégie encore une résidence au centre-ville « lieu de pouvoir pour les classes les plus aisées ». En revanche, le modèle anglo-saxon correspond à une suburbanisation ancienne des cadres (*Observatoire des rapports entre rural et urbain*, n° 2, 1999, Paris).

Il existe cependant des grandes tendances qui se manifestent à travers les enquêtes. Un sondage IFOP (effectué pour le compte du Sénat, en mai 1999) montre que 44 % des Français, s'ils le pouvaient, habiteraient une commune rurale ; 26 %, dans une ville moyenne ; 43 %, à la campagne ; 26 %, sur des littoraux et 14 %, à la montagne. Ce n'est évidemment pas

la campagne avec ses activités agricoles qui intéresse le citadin, celui-ci aime les genres de vie « traditionnels », mais c'est surtout le paysage, le décor et une nature idéalisée qu'il recherche. Les chercheurs en sciences humaines eux-mêmes hésitent à qualifier ces nouveaux espaces hybrides mi-ruraux, mi-urbains. Pour certains, la ville offre des valeurs irremplaçables et constitue le fondement d'une civilisation : le sort des campagnes n'est plus la préoccupation majeure. Pour d'autres, l'espace rural doit être sauvegardé car il se transforme et renaît, son avenir passe par un aménagement du territoire. Le problème peut être posé d'une autre manière : « Le rural existe-t-il encore ? » Ces questions, qu'il faudra analyser, montrent le désarroi des observateurs devant les nouveaux liens qui unissent les villes, les campagnes et la ruralité de l'avenir. Ces débats très académiques négligent pourtant une réalité fondamentale : d'énormes étendues ne sont pas occupées par les hommes et sont livrées aux rochers ou à la végétation spontanée. Cette nature « sauvage » est très mal connue des citadins qui sont plutôt familiarisés avec des campagnes périurbaines. Les terres cultivées, humanisées, deviennent productives et font partie des systèmes économiques. L'urbanisation se traduit par un recul, autour des villes, de la végétation « naturelle » et un accroissement des milieux plus ou moins artificialisés par les hommes.

L'homme moderne associe « nature » à loisir, détente, activités, paysage « sauvage » mais équipé. L'urbanisation, grande destructrice des milieux naturels, fait disparaître les plantes sauvages, appauvrit les biocénoses et le capital floral : l'impact sur l'environnement est destructeur.

Mi-ruraux, mi-urbains ?

*Vivre à la campagne, travailler à la ville*

L'expression mi-ruraux, mi-citadins est de plus en plus employée : les navettes quotidiennes permettent aux actifs de travailler à la ville et de résider en zone rurale. Par définition, l'espace urbain procure des emplois, et la campagne offre un cadre de vie agréable. Cependant, dans

ce dernier cas, le travail est rare et ce déclin de l'activité à la campagne transforme les communes périurbaines en zone de logements. En 1975, 25 % des ruraux de l'Île-de-France travaillent à Paris ; en 1990 on en compte 1 sur 2.

Cette installation des citadins dans les communes rurales est un modèle général à tous les pays développés, voire en cours de développement. Les postes de cadres, les emplois spécialisés, demeurent la spécificité des grandes villes. On trouve très souvent, dans la presse, des exemples de « retours à la terre réussis » ; il peut s'agir de chômeurs, de couples, de cadres, qui veulent devenir agriculteurs : on s'imagine que la vie sera plus facile. Pourtant, le travail de la terre est extrêmement rude compte tenu de la compétition internationale. Il s'agit de véritables entreprises qui ne peuvent réussir que très rarement. Le plus souvent, le citadin qui veut quitter la grande ville doit trouver un travail qui ne soit pas trop éloigné, s'assurer de la proximité d'une école, d'un hôpital, de divers services. Les sondages, en France, montrent qu'une majorité de personnes souhaiteraient habiter de « petites communes rurales », ou des « villes moyennes ». Toutefois, la plus grande partie de ces citadins ne possède qu'une idée très vague de la « campagne » et désire conserver l'essentiel des équipements urbains. L'isolement est, en général, mal supporté. D'autre part, en France, d'après le recensement de 1999, à l'exception de Paris, les grandes villes progressent avec un retour vers les centres (à l'exception de Marseille où se poursuit toujours le départ vers les communes périphériques). Sur 35 villes de plus de 100 000 habitants, 6 seulement voient leur population diminuer. Les communes rurales situées autour des villes de plus de 200 000 habitants progressent toujours rapidement.

On a parlé de « société barbecue » pour la France car, environ 8 millions de personnes, en 2008, rêvent de vivre à la campagne et de quitter la ville : entre 2005 et 2007 ce nombre a augmenté, selon un sondage réalisé par le Centre National pour l'Aménagement des exploitations agricoles. Certains villages français se repeuplent ; cette mobilité est importante car, en 10 années, 4 millions de Français ont changé de régions. Cet essor du « rurbain » pose souvent des problèmes car le citadin déraciné veut s'établir dans des zones rurales mais travailler

à la ville tout en disposant de nombreux services avec des moyens de transports assez nombreux. Certaines campagnes se repeuplent et il faut tenir compte de l'arrivée d'étrangers, par exemple des Belges et des Britanniques car les prix des espaces ruraux sont très bas dans certaines régions françaises.

Ces remarques donnent l'impression que ce mouvement est uniforme. En réalité, cette dispersion à la périphérie des métropoles renforce une polarisation et une désertification des espaces ruraux plus éloignés. Lorsqu'on parle d'une « ruralité post-industrielle », on oublie cette ségrégation spatiale qui isole des régions entières.

### *De la foule aux « déserts »*

L'urbanisation est très sélective et des espaces ruraux sont marginalisés. La sélection sociale et spatiale repose sur l'abandon des zones non rentables où la vie est difficile ; le phénomène est international. En France, près de 50 % du territoire est concerné par cette émigration des jeunes, cette extension des forêts et des friches. Celles-ci couvraient 3 millions d'hectares en 1950, elles atteignent aujourd'hui le double. Les terres cultivées soumises à la concurrence sont abandonnées. Certains auteurs ont même été jusqu'à poser une question qui consacre un échec : « Faut-il oser le désert, afin de mieux développer les villes ? » Dans les pays développés, ces régions « vides » ne sont évidemment pas totalement abandonnées. La DATAR a fixé le seuil de 30 habitants au kilomètre carré au-dessous duquel une région devient « déserte » mais à l'échelle mondiale, les contrastes sont souvent plus violents opposant d'énormes mégapoles et des zones totalement inhabitées.

En France, la répartition des permis de construire illustre bien cette géographie « sentimentale » qui localise les constructions dans des lieux privilégiés ([Figure 11.3](#)). Les littoraux attirent les résidences, mais les régions alpines, l'Alsace et l'Île-de-France exercent toujours une grande attraction. La « diagonale du vide » apparaît bien et une périphérie développée s'oppose à un « centre » souvent dépeuplé. Ainsi, de nouvelles populations rurales s'installent dans les campagnes mais elles sont très diversifiées : du « néo-rural » qui tente de s'intégrer à la vie du



village par son métier (artisan par exemple) aux « ruraux pendulaires » qui habitent près des villes jusqu'aux « ruraux occasionnels » (résidences secondaires), les différences sont notables. Leur point commun est une installation très localisée dans des régions agréables qui n'empêche pas le dépeuplement des moyennes montagnes, des lieux isolés. Une renaissance rurale ponctuelle s'observe néanmoins dans de nombreux pays industriels. En Angleterre, les campagnes reculées (*remoter mainly rural districts*) ont vu leur population croître ; toutefois le phénomène est loin d'être général. On a souligné la crise des grandes villes, mais le malaise des zones rurales existe aussi. En France, des enquêtes ont montré le drame des jeunes ruraux (pas uniquement des enfants d'agriculteurs) qui souffrent de cet isolement. En Mayenne, une étude de 1992, réalisée par un médecin, souligne le nombre des tentatives de suicides, l'absence de services et l'ennui dans les petites communes (O. Gaillard, Y. Lambert, *Les jeunes ruraux*, L'Harmattan, 1999). Or en France, 25 % des jeunes vivent dans des petites communes de moins de 2 000 habitants dont une grande partie s'intègre dans le « rural profond ». Lorsque la population, dans un village, descend au-dessous d'un certain seuil, les pouvoirs publics ferment les écoles, les transports en commun, disparaissent ainsi que les commerces de proximité. La vie devient encore plus difficile.

Dans l'Ouest français, le département de la Mayenne compte 132 communes de moins de 500 habitants mais de nombreuses régions sont beaucoup

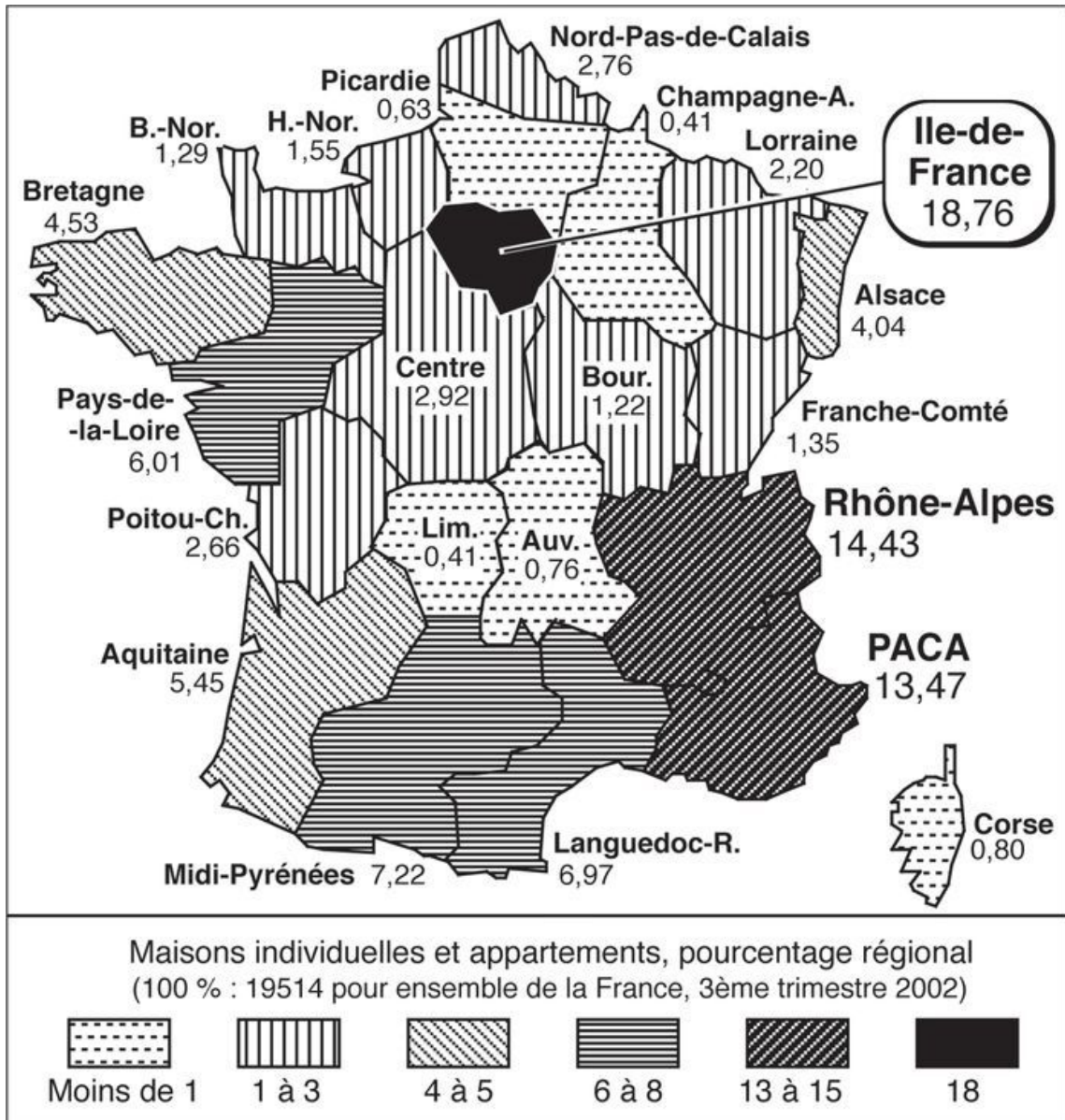


Figure 11.3

### La vente des logements neufs en 2002

plus isolées encore. Cinquante pour cent des 36 000 communes connaissent une crise démographique. Le Limousin ou l’Auvergne, par exemple, sont particulièrement touchés. Le sous-équipement tertiaire en particulier est la conséquence de ce faible dynamisme démographique. Dans ces conditions, les friches se développent dans les moyennes montagnes, les mauvais sols, les pentes trop raides. Cette extension de ce qu’on peut appeler « l’inculte » provient, dans les campagnes des pays riches, de multiples facteurs toujours liés à la fragilité physique,

économique ou sociale d'une région (il ne faut pas confondre ces « friches sociales » avec les « friches spéculatives » que l'on trouve dans la périphérie des villes ; dans ce cas il s'agit d'espaces en attente d'une fonction).

Les terres qui se désertifient peuvent éventuellement attirer des émigrants étrangers. Le phénomène est très ponctuel, mais avec la construction européenne, voire la mondialisation, un timide mouvement se produit. Dans le Limousin où l'emploi agricole diminue (moins d'un habitant sur huit est agriculteur), l'arrivée d'une centaine d'agriculteurs étrangers (Anglais, Néerlandais, Allemands...), entre 1976 et 1993, constitue un timide espoir.

Dans les pays en voie de développement, les espaces ruraux sont également en train de se transformer, voire de se déstructurer. Les milieux physiques souvent très contraignants déterminent de véritables déserts. Le départ des paysans, quittant les plus mauvaises terres, devient le modèle le plus fréquent (c'est le cas des Mexicains émigrant aux États-Unis).

En Chine, où l'urbanisation a longtemps été retardée (entre 1960 et 1978 en particulier), l'exode rural est massif, même si les autorités tentent de retenir tous les « travailleurs en surplus » (près de 150 millions sont au chômage dans les campagnes). J. Sion, en 1928, pense déjà que « la population se concentre jusqu'à étouffer dans certaines régions et elle en laisse d'autres au désert » (*Géographie Universelle*, Armand Colin). Cette remarque peut, aujourd'hui, s'appliquer à un grand nombre de pays. Dans les pays en voie de développement qui conservent un fort enracinement rural, les liens entre la ville et la campagne demeurent très forts. Les espaces ruraux « ont désormais leur propre logique de développement » écrit A.M. Frérot (1999). En réalité, les citadins ont « un pied dedans, un pied dehors » (J.L. Chaleard, A. Dubresson, 1989). L'image de la grosse cité qui vide les campagnes doit donc être dans ce cas relativisée.

L'extension des friches, des forêts ou de diverses formes de végétation sur les terres abandonnées, s'accompagne de la disparition des « espaces verts » dans les villes et leurs périphéries. La consommation s'effectue naturellement aux dépens des terres agricoles, des bois et forêts lorsque

la législation n'est pas rigoureuse. (De 1900 à 1960, les villes ont gagné une surface d'un million d'hectares en Grande-Bretagne.) Aux États-Unis, environ un million d'hectares de terres rurales disparaît chaque année sous la pression de l'urbanisation. On aboutit au paradoxe suivant : la « nature » est détruite dans les agglomérations alors que les étendues sauvages, avec une végétation spontanée, s'accroissent.

Une « nature » pour citadins ?

Ce titre est emprunté à un cahier d'étude, du groupe *d'Histoire des forêts françaises* (n° 7, 1997, Forêt, environnement et société) qui réunit des textes sur le citadin et la « nature ».

### *Des espaces verts intra-urbain*

Les dotations des grandes villes mondiales en « espaces verts » sont très inégales. L'expression, elle-même, peut revêtir des sens différents : dans le langage courant, on peut désigner ainsi toutes formes de végétation spontanée ou cultivée mais le terme peut avoir, dans les plans d'aménagement, un sens juridique précis. Il existe ainsi différents types d'espaces verts privés ou publics : parcs urbains, botaniques, zoo ou bois. Les jardins familiaux, les arbres en ville, sont également des espaces verts. Il ne faut pas oublier que les cimetières appartiennent aussi à cette catégorie.

Pour le spécialiste de la flore, la végétation est « l'ensemble architectural qui résulte de l'agencement dans l'espace des types de végétaux » (G. Long, 1974). Le mot « architectural » est important car, dans ce milieu urbain, artificiel, un arbre, une pelouse ou un jardin, transforme le paysage. Une rangée d'arbres peut modifier un quartier, une avenue, structurer un axe ou embellir un tissu pavillonnaire.

La *taille* de ces « espaces verts » est très importante à considérer ; en ville le terrain est rare et, dans les très importantes agglomérations, de nombreuses « trouées vertes » ont du disparaître. Une classification par la taille permet de comprendre les différents usages et fonctions de celles-

ci. En dehors, des jardins privés, des espaces publics de 5 000 m<sup>2</sup> à quelques hectares constituent des « squares » de quartier où les familles peuvent faire jouer les enfants. Les parcs urbains plus étendus (jusqu'à 10 ha) sont déjà spécialisés ; au-dessus de 10 hectares, la diversité des fonctions devient la règle et des petits bois sont conservés. Yvette Veyret, analysant ces fonctions, souligne, en s'appuyant sur des travaux américains, que l'usage de « l'espace vert » est d'autant plus important que celui-ci se rapproche de l'habitation (moins de 5 minutes à pied). Une enquête parisienne, de 1980, avait déjà démontré la même règle : le jardin est avant tout un équipement de quartier (ouvrage cité, 1999). Les formes de ces espaces sont donc liés aux fonctions : il peut s'agir de parcours de santé, de pistes cyclables, jardins botaniques, etc.

Les concitoyens raffolent du vert

« D'après une enquête menée par *Bipe Conseil* auprès des habitants résidant dans des villes de plus de 2000 habitants (1992), l'aménagement des espaces verts figure au deuxième rang des préoccupations ; la réponse talonne de près l'exigence de propreté des rues et précède de beaucoup l'inquiétude quant à l'alimentation en eau, qu'il s'agisse de prix ou de goût ! [...]. Il suffit d'accompagner la famille dans les bois environnants pour mesurer que même scotchés à 500 mètres de leurs voitures, les concitoyens raffolent du vert [...]. “Les élus acceptent maintenant de voter des crédits dix fois supérieures à ceux qu'ils votaient pour les aménagements extérieurs.” (Michel Corajoud.) Même si cela ne caractérise pas tous les programmes, toutes les villes, la tendance de fond n'en est pas moins incontestable. Le mouvement a surgi au tournant des années 70-80. Il s'agissait alors de mesures visant à atténuer les erreurs de l'urbanisme d'après-guerre, de la première comme de la seconde [...].

À l'issue des Eighties, cette décennie qui vit toutes les crises converger, celles de l'économie et celles des idéologies, quelques illustres paysagistes, tels Michel Bourne, Alexandre Chematoff, Gilles Clement, Christine Dalnokz ont pu imposer leurs conceptions. Comment vieilliront ces œuvres ? On l'apprendra d'ici vingt-cinq, cinquante ans [...].

Ainsi, d'ici une centaine d'années, il est possible que le vert fasse horreur [...]. »

Source : Andrée Corvol, 1995, directeur de recherche, CNRS.

Les grandes métropoles ont très inégalement conservé ou aménagé leurs espaces verts intra-muros ou proches de la cité. Les circonstances de l'histoire, les civilisations aboutissent à une très grande diversité de jardins ou de parcs. Très souvent, une position centrale exceptionnelle de ces espaces a permis de créer des parcs floraux et de conserver des espèces rares. Chaque ville offre un système particulier formé au cours des siècles. Le *Golden Gate Park*, à San Francisco, ou *Central Park*, à New York, occupent des positions centrales, à la différence de Paris où l'on trouve des bois périphériques comme le bois de Boulogne ou de Vincennes (forêts royales dès 980, transformées en terrain de chasse au XII<sup>e</sup> siècle). Ces taches vertes à l'est et à l'ouest de Paris sont, comme l'écrit J. M. Derex, un « don de l'histoire » (1997). À Londres, au contraire, on peut trouver une traînée verte presque continue, sur dix kilomètres (Le Mall) par *Regent Park* et *Hyde Park*. Deux logiques complémentaires expliquent la disposition de ces espaces verts : essayer de créer ou d'améliorer un réseau continu de jardins traversant la ville et, parallèlement, développer des jardins de proximité.

J. Pelletier remarque à ce sujet que le mot « espace vert » devient peu adéquat car les paysagistes introduisent de plus en plus d'autres couleurs par les feuillages, surtout automnaux, et les massifs de fleurs. Le meilleur exemple en étant la célèbre *Lombard Street* de San Francisco (ouvrage cité, 1997).

Désormais, ces espaces verts deviennent, dans la ville, très artificialisés, intégrés aux constructions elles-mêmes. À Paris, la *Dalle plantée* de la gare Montparnasse constitue un bon exemple de cette sophistication. Sur trois hectares et demi, établis sur le plateau de la gare Montparnasse, un jardin a été créé, intégré dans des équipements et services variés : tennis, salles de sport, salon de musique en plein air, mobilier de jardin ou jeux pour enfants. On est donc ici à la limite de « l'espace vert » qui s'apparente au jardinage des balcons. Les habitants des grandes villes ont pourtant besoin de véritable nature, même en tenant compte des contradictions déjà évoquées. C'est pour cette raison

que les forêts ou espaces verts périurbains prennent une très grande importance.

### *Forêts périurbaines ou parcs de loisirs ?*

Les citadins des grandes villes recherchent, à proximité des agglomérations, des espaces de détente et de loisirs. F. de Closets résume ces désirs en écrivant que l'homme moderne est un « infirme » qui attend dans ses loisirs une « assistance technique ». Ces périphéries sont menacées par le « mitage » urbain. Le sort de cette nature dépend du système socio-économique d'un pays. Aux Pays-Bas, par exemple, des plans très bien conçus ont pu assurer une organisation des espaces de loisirs avec le maintien des ceintures vertes (coexistence de loisirs et d'agritourisme). Il faut d'ailleurs distinguer tourisme et loisir périurbain de proximité qui n'exigent pas les mêmes équipements. J. P. Lozato-Giotart remarque, à propos du modèle néerlandais, que l'espace périphérique des villes, très rare, doit être géré parcimonieusement : « Les Néerlandais évitent la prolifération des center-parks, fort consommateurs d'espace, en les créant à l'étranger, notamment en France... » (1993.) On comprend bien la vogue des parcs de loisirs, entièrement artificialisés, comme le parc Astérix ou Disneyland à Marne-la-Vallée. Ces parcs d'attraction à thème (Le *Legoland* à Billund au Danemark) doivent offrir avant tout des distractions. Il existe donc un conflit entre la nécessaire protection des espaces boisés, dont la fonction n'est pas l'accueil, et les aspirations citadines qui sont essentiellement la récréation dans un cadre champêtre.

Que deviennent la forêt et les espaces naturels qui subsistent dans ces zones périurbaines ? Par définition, une forêt de qualité n'est pas faite pour supporter de trop fortes fréquentations : piétinements, plantes arrachées, dépôts de déchets ou incendies sont liés à la présence humaine. Le sort des espaces « naturels » dépend de leur position : celle-ci conditionne les fonctions et les facteurs de risques. La distance d'une forêt à la ville détermine aussi le devenir de cet espace boisé. Ainsi, un citadin accepte pour une journée de faire 60-70 km correspondant

environ à deux heures de transport suivant les conditions de la circulation (10 heures de promenade au maximum).

En simplifiant à l'extrême, il est logique de supposer que l'attraction exercée par un espace boisé est fonction de la population potentielle de la ville et de la distance réelle ou perçue. En bref, on peut écrire :  $A_i = K \cdot P_i / d^r$ . Le nombre de personnes attirées par la forêt est proportionnel à la population de la ville ( $P_i$ ) et inversement proportionnel à la distance à l'espace naturel (absorption de l'effet de masse par la distance). On peut également compliquer la formule :

$$A_i = \frac{K \cdot (P_i - P'_i)^n}{d^r};$$

$A_i$  = Flux de population de la ville  $i$  vers la forêt ;

$K$  = Variable ;

$n$  = Constante ;

$r$  = Constante ;

$d$  = Distance entre la ville et la forêt ;

$P_i$  = Population de la ville  $i$  ;

$P'_i$  = Population de la ville  $i$  qui n'ira pas en forêt.

Ce modèle théorique a pour objet de prévoir la fréquentation dans une forêt de loisirs afin de l'équiper convenablement. Il faut aussi tenir compte d'autres facteurs limitants ou attractifs : relief, composition sociale de la ville, concurrence d'autres espaces de loisirs (plages, monuments, sites célèbres, rivières et plans d'eau).

Les forestiers de l'*Office national des forêts* opposent trois types d'espaces boisés classés en fonction de la distance à l'agglomération. On distingue ainsi :

- le parc forestier, proche de la ville (le seuil des deux heures de voiture) pouvant recevoir jusqu'à 70 personnes à l'hectare. Ce qui suppose des équipements « lourds » adaptés à ces fortes densités (bancs, tables, poubelles, parkings, chemins balisés, etc.). La forêt, elle-même, doit être modelée à cet effet : vastes pelouses, futaies claires et jardinées, pièces d'eau. Le parc de Vaugrenier, près d'Antibes, à 17 km de Nice, constitue un bon



exemple. Il s'étend sur 100 ha à proximité de la mer ; c'est une « trouée verte », près d'un littoral entièrement urbanisé. Des enquêtes de fréquentation (ONF, Laboratoire d'analyse spatiale, Nice) ont montré que 40 % des visiteurs recherchent une activité sportive ; plus de 15 % viennent simplement pour marcher. Les paysages recherchés dans la prairie ou le sous-bois (40 %) : ce qui signifie que le parc est considéré comme support d'activité. L'arbre devient un décor et un accessoire. Parmi les souhaits principaux des promeneurs, la demande en équipements est très forte ; à la limite on désire un parc d'attractions ;

- *la forêt de transition* (ou de promenade) est plus éloignée (100 km de l'aire urbaine) et ne supporte que 30 à 40 personnes à l'hectare. Les équipements sont plus limités ; la fréquentation se limite aux week-ends, et le relief, plus accidenté, convient à des randonneurs expérimentés. En effet, les forestiers adaptent les peuplements aux types de fréquentation et découragent éventuellement les touristes (accès difficiles, arbres très rapprochés, pentes raides, pas de clairières, etc.). À proximité de Toulon, dans le Var, la forêt domaniale des Morières-Montrieux, gérée par l'ONF, n'est accessible qu'à pied, on peut aller jusqu'à l'entrée, près de la Chartreuse de Montrieux-le-Vieux, et il est impossible de poursuivre en voiture. Les chemins, très escarpés, ne sont donc accessibles qu'à pied car dans ce beau massif, le tourisme n'est prévu « qu'accessoirement » par les services forestiers : l'accueil est peu compatible avec la protection ;
- *les forêts de protection* ou de production ou « forêts naturelles » se localisent en zones rurales éloignées ; la fréquentation est très limitée (quelques personnes à l'hectare). L'absence de parking, de sentier balisé, d'équipements, constitue un puissant élément de dissuasion. Les paysages ne sont pas créés pour plaire, mais pour produire du bois ou laisser se reconstituer les biocénoses. L'obligation de marcher demeure le principal facteur de limitation des promeneurs.

En définitive, ces espaces boisés sont soumis à des pressions redoutables lorsqu'ils sont proches des grandes villes. Prisonnier du

milieu urbain, le citoyen exige dans ces milieux « naturels », tous les équipements dont il ne peut plus se passer. Pourtant, la forêt ne peut pas réduire à elle seule les frustrations provoquées par la ville. Comme le résumait un bulletin de vulgarisation forestière, les « individus veulent tout, la nature et la ville ».

Les espaces verts périurbains sont donc très variés, du « plus naturel » aux créations les plus sophistiquées : jardins, center-parks ou golf. Le problème vient de l'encombrement de l'espace, des conditions locales et des politiques d'aménagement des territoires. En 1983, le Conseil régional à Paris accordait au dossier « ceinture verte » une priorité, confirmée en 1987. La gestion des espaces est une question essentiellement politique qui tient compte de l'environnement (au sens large), des systèmes économiques, socioculturels et d'une certaine conception du développement. L'essor démographique des populations urbaines va s'accroître et accélérer la pression sur les sols urbains et périurbains.

L'organisation et la gestion des espaces périurbains sont liées, en définitive, à l'aménagement global de la ville elle-même. Il n'y a pas d'amélioration des conditions de vie sans une vision d'ensemble des problèmes spatiaux qui sont liés aux structures du système-monde. La « grande ville » symbolise la modernité, mais génère le meilleur et le pire. Elle doit rester un espace de centralité attractif. L'affectivité joue un rôle majeur, et la participation des habitants, dans une optique démocratique, est essentielle pour construire une ville de qualité. Comment réaliser ce véritable développement (en donnant à ce terme un sens profond) ? Plus concrètement, comment aménager ces gigantesques métropoles, menacées d'éclatement, en redonnant aux agglomérations leurs fonctions les plus valorisantes ?

L'aménagement urbain passe par une prise en compte du développement local qui doit se libérer des contraintes mondiales. Les villes n'ont pas le monopole des crises, celles-ci frappent aussi les campagnes ; certaines régions sont plus touchées que d'autres. L'approche systémique est essentielle : tous les espaces sont interdépendants. Il ne s'agit plus de modèles hiérarchisés, mais de nouvelles organisations spatiales. L'aménagement d'une ville se

comprend dans un cadre régional, national et mondial. Le développement est une série d'accords entre des impératifs ascendants et descendants, du local au planétaire, du planétaire au local. C'est aussi un système de relations entre des espaces proches de façon à créer un développement durable.

# CINQUIÈME PARTIE

Vers la « ville durable » ?

## Chapitre 12

### Des décennies d'erreurs

SI LA PLANIFICATION des politiques d'aménagement des territoires est d'origine relativement récente, l'architecture de la ville constitue une très ancienne préoccupation des hommes. Jusqu'à la crise mondiale de 1929, le développement des villes obéissait aux lois du marché et il n'y avait pas véritablement d'aménagements urbains. L'apparition des nations socialistes depuis 1917 a eu une grande influence sur de nombreux pays soucieux de planifier leurs économies. Même dans des États où la production d'espace est demeurée libérale, la planification et l'aménagement ont joué un grand rôle qu'il s'agisse de la Corée du Sud, de la France ou des Îles britanniques. Toutefois dans ces États, l'extension urbaine s'est faite spontanément jusqu'à la Seconde Guerre mondiale ; dès les années 1950 les urbanistes, en fonction d'idéologies diverses, combattent l'architecture des siècles précédents. L'urbanisme moderne, très ambitieux, va permettre durant les Trente Glorieuses, c'est-à-dire les années de forte croissance, de réaliser des projets souvent démesurés.

En fait les urbanistes se contentent de « traduire sur le sol la synthèse des choix effectués par les élus ». Durant la Seconde Guerre mondiale, les destructions de très nombreuses villes, de quartiers parfois entiers, ont entraîné des reconstructions et donné naissance à des constructions nouvelles. De Berlin à Budapest, de Varsovie, de Nagasaki ou Pragues, il a fallu reconstruire dans des conditions bien différentes. Parallèlement la croissance démographique, l'extension rapide de l'urbanisation, le vieillissement du parc immobilier exigent des mesures rapides. La crise des centres, la multiplication des îlots de taudis, les rues étroites inadaptées à la circulation des automobiles et l'absence de plan d'ensemble constituent des héritages très encombrants. Cette

inadaptation aux nouvelles conditions de l'après-guerre provoque une prise de conscience. Suivant les États, les efforts pour assurer une architecture « moderne » ont été très variés ; entre les régimes socialistes (très différents les uns des autres) et les États d'économie libérale, de niveaux économiques contrastés, la maîtrise de « l'explosion urbaine » a été très inégale. Les cadres juridiques, eux-mêmes, nécessaires pour réglementer les constructions, sont relativement récents. Certaines nations avaient pourtant déjà élaboré des outils juridiques comme la Suède dès 1874 (des plans d'extension sont créés). En France, il faudra attendre 1945 pour voir apparaître les permis de construire. Dans les Tiers Mondes, une extension anarchique va longtemps subsister, mais la plupart des nations connaissent le même problème : une extension urbaine difficile à maîtriser.

C'est dans ce contexte que l'expression de *sustainable development* est apparue dans les années 1980 (Commission Brandtland des Nations unies). Transformée en développement *durable*, elle est devenue célèbre (*Our common Future*, Commission mondiale sur l'environnement et le développement, Montréal, Éd. du Fleuve, 1989). La définition, à l'origine très générale, peut s'appliquer aux villes : il s'agit d'un « mode de développement qui répond aux besoins du présent tout en permettant aux générations futures à répondre aux leurs ».

On peut s'étonner de la vétusté des logements dans les années 1950. D'après l'INSEE, 55 % des appartements de Paris, en 1954, n'ont pas de WC ! Une autre enquête, de la même époque, montre qu'en l'Isère, les habitants ne prennent qu'un bain et demi par an... L'élévation globale des niveaux de vie, durant les années 1960-1980, a entraîné de nouveaux besoins, mais l'accélération des flux migratoires vers les métropoles s'est souvent effectuée dans de mauvaises conditions. Dans les pays les plus pauvres, la croissance aggrave encore l'insalubrité et les disparités. Les erreurs architecturales, les mauvaises conceptions de l'urbanisme, ont contribué à la crise des villes. (On se souvient de la fameuse formule de Le Corbusier : « La maison est une machine pour habiter dedans. ») Après le « temps des utopies » (grands ensembles, villes nouvelles) est arrivé le temps de la modestie et la volonté de replacer la ville dans un

système de développement plus vaste, remettant à l'honneur la proximité, la qualité de « l'espace vécu ».

La diversité des situations locales ne permet pas de formuler un « modèle » général qui ne soit pas utopique. L'état, par exemple, des villes de Russie, profondément marquées par le communisme, ne peut évidemment pas se comparer à la situation des villes américaines. Des décennies de tâtonnements, d'échecs, de succès se sont succédé dans les pays les plus avancés.

### **Les héritages : un fardeau très lourd**

C'est au début du XX<sup>e</sup> siècle que l'on commence à prendre conscience des problèmes de logements en Europe ; notamment à la suite de la Grande Guerre. Les progrès techniques, l'arrivée de l'eau, du gaz ou de l'électricité, touchent une part de plus en plus grande de la population.

Le logement : un besoin fondamental

#### *La sélection par l'argent*

Le logement se place au centre des préoccupations des urbanistes, des architectes et des décideurs politiques. Le sentiment de satisfaction que l'on peut avoir de son logement est non seulement déterminé par les caractères de celui-ci, par la culture et le niveau du résident, mais également par d'autres facteurs. Le logement est intégré dans une habitation individuelle ou collective elle-même située dans un quartier. La distance aux services, au lieu de travail, est également à prendre en compte. Un logement agréable peut ne pas être apprécié pour diverses raisons qui ne tiennent pas à ses caractéristiques mais à sa situation, à la qualité des relations sociales, à l'image globale de la ville.

Il n'en reste pas moins qu'un logement « décent » (le mot est vague), confortable, bien équipé devient un idéal pour la population urbaine. L'élévation du niveau de vie, tout d'abord dans les vieilles nations

industrielles, permet à un nombre croissant de personnes d'accéder à un minimum de confort. En 1900, en France par exemple, un logement sans WC pouvait sembler « décent » s'il possédait l'eau et le gaz. Un appartement assez vaste semble également nécessaire. Depuis très longtemps, les services des ministères de la Construction ont défini des normes (par exemple, dans les années 1960, en Union soviétique, on estime qu'il faut 8 m<sup>2</sup> par personne. À la même époque, dans les vieux quartiers de la Casbah d'Alger, on compte environ 5 m<sup>2</sup> par personne. C'est à peu près la même valeur à Pékin, dans les années 1950).

Les révolutions industrielles, et en particulier l'urbanisation de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, ont provoqué des entassements de populations ouvrières dans les villes mettant en lumière les problèmes d'hygiène et d'inégalités sociales. Le progrès technique (électricité, gaz, eau potable, tout-à-l'égout, téléphone, etc.) a accentué les oppositions entre les logements pouvant disposer de ces améliorations et ceux qui en étaient démunis. Les théories dites *hygiénistes* qui dominent à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup> veulent combattre l'insalubrité, c'est-à-dire l'absence de soleil, la vermine, les incendies liés aux maisons de bois. La recherche de la lumière, de l'air frais, la construction de balcons, deviennent un idéal pour les architectes (l'emploi du verre dans le bâtiment est un exemple de cette recherche). Toutefois en ville, le coût d'un logement « décent » est élevé : la sélection s'accroît.

L'habitat urbain est donc un terme général qui comprend aussi bien les usines, les équipements, les grandes surfaces et les logements. Ceux-ci, avec le progrès technique, se diversifient. P.H. Chombart de Lauwe a précisé depuis longtemps un certain nombre de termes, afin de mieux comprendre la complexité croissante de l'architecture contemporaine : « L'habitation se rapporte soit à un logement, soit à un ensemble de logements. Dans ce dernier cas, nous utilisons les expressions tantôt d'«unité d'habitation» (type Le Corbusier) lorsqu'il s'agit d'un seul bâtiment, tantôt de «groupes d'habitations», pour une série de bâtiments formant un tout. Au contraire, le logement proprement dit se rapporte seulement à la maison ou à l'appartement occupé par un ménage soit isolément (pavillon de banlieue), soit dans une unité ou un groupe d'habitations. » (ouvrage cité, 1963.)



Ainsi, peu à peu, se sont développés des courants d'idées fondés sur les besoins particuliers et collectifs des sociétés. L'accroissement rapide des populations urbaines, après la Seconde Guerre mondiale, accélère les oppositions entre les quartiers et provoque des réactions très vigoureuses, maladroites ou judicieuses : les efforts d'aménagement et d'urbanisme débutent surtout après 1950.

Dans les Tiers Mondes, l'urbanisation connaît une évolution très contrastée, mais globalement les années 1950 sont le début d'un essor très rapide (Lagos n'a que 4 000 habitants en 1901 et 126 000 en 1931). Même le grand São Paulo, en 1920, n'atteint pas 800 000 personnes.

### *Le tournant des « Trente Glorieuses »*

La guerre constitue une rupture, mais se situe à la veille d'une croissance économique exceptionnelle sans précédent. Entre 1950 et 1973, le PIB mondial par habitant a progressé de 2,9 %/an. Une très forte progression démographique, surtout dans les pays en voie de développement, s'est juxtaposée à cette époque à la croissance rapide. Cette situation a eu des effets positifs ; de nombreux pays ont « décollé », mais la croissance de la population doit en théorie s'accompagner d'un réel progrès économique et une augmentation des biens et des services.

Les destructions de la guerre furent immenses. Aux immeubles qu'il a fallu raser se sont ajoutés les dégâts partiels. Pendant tout le conflit, la plupart des belligérants ont arrêté la construction de logements et les habitations n'ont pas été entretenues. À Tōkyō, 16 000 hectares ont été détruits, et la France a vu disparaître 420 000 logements sans compter ceux qui sont plus ou moins touchés (1 million). À Hambourg, près de 48 % du parc immobilier a été démoli, et en Grande-Bretagne, 475 000 logements ont été bombardés et rasés, en URSS, 2 millions de logements ont du disparaître. Les exemples peuvent donc être multipliés. Dans ces conditions, les besoins en logements liés au vieillissement des parcs immobiliers avant et pendant la guerre provoquent une pénurie dramatique. Aux États-Unis et dans les nations qui n'ont pas subi la guerre sur leur propre sol, le problème se pose d'une manière différente.

Toutefois le phénomène est mondial, il touche l'Asie aussi bien que l'Europe.

Ces destructions parfois totales vont entraîner une réflexion sur le futur urbanisme : comment reconstruire ces fragments de ville totalement détruits ? Suivant les pays, des préoccupations, qui dépassent largement le cadre d'une simple reconstruction, s'ajoutent le désir de reloger. R. Dautry, en 1947, exprime une nouvelle conception urbaine qui représente la pensée des fonctionnaires des ministères français : il faut reconstruire afin de ne pas « laisser traîner dans le pays comme après la précédente guerre des bâtiments laids et misérables ». À cet objectif s'ajoute une volonté d'aménager le territoire dans un pays « ruiné par l'anémie de telle région agricole, déséquilibré par l'extrême et regrettable centralisation de telle industrie, par l'accroissement exagéré et désordonné de telle grande ville ». Dans cette optique, il faut redonner la vie aux villages. Les taudis parisiens sont donc considérés comme la conséquence de la polarisation parisienne ! Il n'est donc pas possible de les supprimer, construire en province est bien préférable.

Ce simple exemple montre que les destructions de la guerre provoquent une prise de conscience des besoins urbains et des réflexions sur l'urbanisme. Il faut parfois remodeler entièrement une ville ; ce sera le cas de certains ports français comme Dunkerque ou Le Havre. La reconstruction représente – le mot est cruel – l'occasion de promouvoir un urbanisme « moderne » qui mêle le meilleur et le pire. Trois impératifs s'imposent à la plupart des nations : tout d'abord, il faut restaurer les *centres* historiques des villes ; même si ceux-ci n'ont pas été touchés par la guerre, on prend conscience du vieillissement des bâtiments, mais souvent il faut entièrement les reconstruire. Ce fut le cas à Varsovie où l'on s'est inspiré des travaux de Canaletto, peintre et graveur italien du XVIII<sup>e</sup> siècle pour rebâtir la vieille ville.

Le deuxième impératif concerne la *reconstruction* des quartiers démolis et pose également le problème du logement dans des villes qui grandissent très rapidement. En France, la commission de la Construction au plan évalue, au début des années 1960, les besoins à 111 657 000 logements : ce qui signifie qu'il va falloir construire plus rapidement que prévu. Le troisième problème, plus nouveau encore, est l'extension des

banlieues ; obligeant les autorités à réfléchir sur les *logements des périphéries*. Toutefois les solutions apportées à ces questions sont très variées ; les choix d'aménagement et d'urbanisme ne peuvent se comprendre que dans le système national et régional.

Des éthiques et des doctrines

*Les nations développées : la diversité des solutions libérales*

La principale erreur à éviter, la plus grossière, est de parler du libéralisme au singulier. La diversité des éthiques et des politiques est la règle. Comme le dit très bien M. Flamant, le libéralisme « s'irise de nuances changeantes selon la culture des nations ». Toutefois, pour simplifier, il faut opposer un libéralisme faisant appel à l'initiative individuelle et les régimes collectivistes fondés sur les plans et le socialisme. Le modèle américain très spécifique est profondément différent des nombreuses expériences libérales « mixtes » utilisant la planification et l'aménagement des territoires.

En effet, les États-Unis sont le symbole d'une forme particulière du libéralisme économique. La guerre n'a pas provoqué de destruction sur le territoire et l'urbanisation progresse sinon régulièrement tout au moins sans « chocs externes ». Le fait majeur est le départ précoce, par rapport à l'Europe, des classes moyennes ou aisées vers les périphéries. Ce sont des considérations techniques, pragmatiques qui ont toujours guidé les transformations des villes : « Cette prédominance des techniques a marqué de façon plus décisive qu'en Europe l'architecture des immeubles, l'agencement des quartiers, le choix des décideurs et finalement les comportements de toutes les classes sociales. La période actuelle qui s'ouvre à la fin des années 1950 avec la mise en place des grands projets autoroutiers est caractérisée par l'évolution jusqu'à son terme du mouvement amorcé au cours de la période précédente. » (J. Bethemont, J.M. Breuil, 1994, ouvrage cité.) L'essor irréversible de la périurbanisation s'est récemment atténué avec un retour vers les centres suivant un processus de gentryfication. Dans ces conditions, la période de

l'après-guerre correspond aux États-Unis à la grande phase d'extension des *suburbs* et au déclin des villes centrales. (À la fin des années 1970, près de 60 % de la population, dite de couleur, réside dans les villes centrales alors que les autres citadins partent sur les franges urbaines.)

Le *Japon*, en revanche a été profondément marqué par la guerre. Toutefois, la croissance de ce pays va étonner le monde. À la fin des années 1980, on le considère comme « la locomotive de l'expansion mondiale ». Dans ces conditions, les villes vont profondément se transformer. À l'ancienne division traditionnelle entre « ville haute », aristocratique ou bourgeoise, plus agréable et « ville basse », plus populaire, s'est ajoutée une extension moderne à la périphérie des agglomérations. L'urbanisation est désormais dirigée par trois pouvoirs qui déterminent l'évolution des villes : l'État, les sociétés immobilières (Mitsui, Mitsubishi ou Sumimoto) et les compagnies de chemin de fer. L'État, grâce aux fonds publics, intervient directement dans la construction : 40 % des logements réalisés entre 1945 et 1990 ont bénéficié de prêts. La planification, très souple, met en place en 1968 une nouvelle loi qui distingue deux types d'espaces : « une zone d'urbanisation » et une « zone d'urbanisation contrôlée » sous la surveillance des préfectures. Les compagnies de chemin de fer, dès les années 1930, se sont lancées dans la construction de lotissements de qualité et leur rôle s'est encore accru durant les « Glorieuses asiatiques ». Leur influence est considérable car la morphologie urbaine suit le tracé des lignes. À partir des années 1980, de nouveaux intervenants compliquent le système de la construction : on verra apparaître de petites entreprises spéculant sur les terrains, mais les investissements des grandes firmes augmentent. D'une manière générale, l'État a de plus en plus de mal à contrôler l'influence du secteur privé tout puissant.

Dans le *Royaume-Uni*, dès 1937, la crise industrielle et régionale avait entraîné de nombreuses réactions allant toutes dans le même sens. La congestion des grandes cités nécessitait un aménagement et un développement des petites villes. On préconise une plus grande décentralisation et une nouvelle répartition des industries. Ainsi débute la période des villes nouvelles et des cités-jardins. Après la guerre, c'est un

gouvernement travailliste (1945-1952) qui entreprend cette politique (*Town and country Planning Act* de 1947).

Dans les *Industrial estate*, les infrastructures et services seront payés par l'État. Entre 1945 et 1960, celui-ci investira 80 millions de livres dans cette politique d'aménagement régional. La création de villes nouvelles, très précoce, concerne surtout l'agglomération londonienne, le Sud-Est mais également les villes situées dans les régions en crise. Il ne s'agit pas simplement de banlieues-dortoirs mais de véritables cités où l'on crée des emplois. Dans ces villes où l'on aménage un environnement de qualité, des infrastructures sociales et d'accueil sont prévues. Londres, entourée de la fameuse « ceinture verte », est soumise après la guerre aux fortes pressions des promoteurs. Huit villes seront créées au voisinage de cette ceinture à une distance de 32 à 40 kilomètres du centre. Ces *New Towns* auront déjà 365 000 habitants en 1962 et près de 500 000 à la fin de la décennie. Les villes nouvelles seront considérées comme des exemples, mais le processus d'éloignement est le même que dans toutes les grandes villes car les communications deviennent indispensables et la dissociation logement-travail s'accroît. Les *New Towns* britanniques vont faire école car le *New Town Act* est très précoce (1944). Entre 1945 et 1951, dix villes seront créées et huit entre 1951 et 1968. Si la planification est donc une idée ancienne en Europe, l'expérience soviétique a beaucoup influencé les démocraties occidentales.

### *Les villes de l'ex-URSS : du gigantisme à l'échec*

Le terme « socialiste » est employé ici dans un souci de simplification pour désigner tous les États qui, après l'URSS, ont adopté des régimes plus ou moins dérivés du marxisme-léninisme ou du système chinois. S'il existe des nuances souvent très fortes, il conviendra de retenir les facteurs d'unité et les différences qui sont souvent socioculturelles. Ainsi s'opposent deux modèles relativement différents. Le régime soviétique, qui a duré très longtemps, a profondément marqué les villes de l'ancienne URSS ; en Chine, la doctrine du président Mao est très différente : le développement doit venir des campagnes. Dans ces deux

modèles, l'idéologie et la planification ont très strictement conduit l'urbanisation.

En URSS, les années de l'après-guerre constituent une période d'urbanisation rapide. L'objectif essentiel repose sur une industrialisation prioritaire et rapide. La formation de complexes industriels nouveaux, l'urbanisation accélérée provoque un exode rural massif car les besoins en main-d'œuvre sont considérables. Soixante pour cent des villes russes actuelles ont été créées après 1917 car la progression de la population urbaine a été très forte. Cette augmentation profite à toutes les catégories de villes ; les grandes cités, comme Moscou ou Saint-Pétersbourg croissent très vite. La capitale comptait 1,7 million d'habitants en 1917, 3 660 000 en 1935 et plus de 4 millions en 1939. Les villes anciennes, plus petites comme Perm ou Novosibirsk se développent également. Enfin les villes nouvelles, nées de l'industrie connaissent un essor spectaculaire : Magnitogorsk, dans l'Oural, créée dans les années 1930 a près de 150 000 habitants en 1939.

Le gigantisme domine. Dans la planification soviétique, la ville doit être un élément du développement (ce qui est tout à fait naturel), mais ce sont les ministères qui dirigent les investissements urbains (et non le pouvoir des Soviets) : ce sont donc les directeurs d'usines qui gèrent la ville en fonction des plans de production. Les préoccupations sociales ne constituent pas une priorité. Cette croissance rapide ne s'accompagne pas de la formation de réseaux urbains fonctionnels et équilibrés.

### **Une absence de hiérarchisation des fonctions**

« Un sort particulier fut réservé aux très grandes villes (plus d'un million d'habitants) dont la croissance fut en quelque sorte favorisée tant au niveau des infrastructures générales (construction d'un métro, équipements culturels, universitaires, allocations pour les logements...) qu'en ce qui concerne les créations d'emplois et les investissements productifs. Il y eut même, dans les années 60, tout un débat pour tenter de prouver la supériorité théorique des plus grandes villes du point de vue de la rentabilité des investissements et de la socialisation idéologique et culturelle (la grande ville comme *melting pot* soviétique multinational). À la longue ce choix a entraîné dans le réseau urbain, en tenant compte des spécificités de la planification, d'importantes distorsions qui pèsent

encore aujourd'hui sur les équilibres de peuplement interrégionaux [...]. Il ne s'agit pas là seulement d'une question de taille des villes mais bien d'une absence de hiérarchisation des fonctions, liée à la fois à la centralisation extrême du système et à la pratique des investissements, liés majoritairement à la production. » ■

Source : Jean Radvanyi, *La Nouvelle Russie*, Masson/Armand Colin, 1996.

*Moscou* est un modèle intéressant car il permet de mieux comprendre la spécificité des politiques de planification. Très tôt, la capitale est devenue une métropole géante. Dès 1931, le Comité central du parti avait émis des réserves sur la trop grande croissance des grandes villes. Le plan général de reconstruction de 1935 a pour objectif d'empêcher l'extension de la ville. Cette décision était « une première dans l'histoire de l'urbanisme » car on fixe une limite : 5 millions d'habitants. Celle-ci sera bien entendu dépassée et, en 1960, on double la superficie administrative de la ville et la limitation n'a plus de sens. À cette époque, près de 9 millions de personnes vivent dans la région de Moscou. Les mesures s'appliquent donc ni aux banlieues, ni aux agglomérations satellites. Peter Hall, en 1966, pense qu'à « la différence de leurs collègues français et anglais, les urbanistes soviétiques ne voient pas, dans le développement continu de la région métropolitaine, une menace pour l'équilibre économique et social du pays. La congestion de la capitale, qui est une hantise pour les planificateurs de l'Europe occidentale, n'est guère concevable dans un pays qui a les dimensions de l'Union soviétique » (*Les Villes mondiales*, Hachette). Une très grave carence des services est la conséquence de cette idéologie des planificateurs : priorité aux industries sans que les responsables aient une idée bien nette des équipements qui doivent accompagner cette croissance. A. Probst, responsable du comité chargé de l'étude des forces productives, dans le cadre de la planification, avoue en 1963 qu'il n'y a pas de théorie bien nette des localisations de la production car les sciences économiques peu développées « sont en retard sur la pratique de la construction socialiste » (cité par P. Hall).

Dans ces conditions, on comprend mieux les graves problèmes du *logement* ; il faut construire vite et au moindre prix. Les grands ensembles prolifèrent dans les banlieues – ou aux centres des villes – sans étude d'urbanisme véritable. Il ne faut pas oublier que la population urbaine ne deviendra majoritaire qu'après les années 1950. On a donc l'impression que la planification a oublié les plans de « détails » et, comme il faudra le préciser, les règles indispensables de l'urbanisme.

*En Chine : la ville est le « pourrissoir de la révolution »*

A. Bervas se pose la question de savoir si la Chine n'est pas un « cas anormal dans le Tiers Monde » car sa population urbaine très faible en 1978 (13 %) n'est encore que de 22 % en 1990 (les statistiques sont très grossières et peu fiables...). Mao Zedong a toujours considéré la paysannerie comme le fer de lance de la révolution. Le « Bond en avant » repose sur la mutation agricole et l'industrialisation des zones rurales. Le modèle chinois pose un problème très général que souligne bien Guy Burgel : on retrouve le conflit entre « un vieil égalitarisme spatial, encouragé par le système communiste, et une notion plus contemporaine d'équité, acceptant les dynamismes inégaux des territoires » (1996). La polarisation du développement est un facteur de disparités et néglige les avantages d'un développement régional équilibré, appuyé sur un réseau de villes moyennes et petites. Dans ces conditions, l'urbanisation chinoise n'a pas été « anormale », mais fondée sur un modèle de développement que l'on ne peut comprendre qu'à la lumière de l'Histoire. Pays ruiné en 1949, la Chine compte près de 85 % de ruraux au recensement de 1953. La ville est donc considérée au début comme « le pourrissoir de la révolution », le symbole des inégalités du monde capitaliste. L'industrialisation des campagnes a pour corollaire l'arrêt de la croissance urbaine. Ainsi dans les années 1950-1970, on assiste à une « désurbanisation » avec exode de citadins vers les campagnes et les « villages » industriels. Entre 1955 et 1964, près de 4 millions de personnes semblent avoir été obligées de gagner ces zones rurales. Peu à peu, les gouvernements vont admettre qu'il faut peupler les grandes villes mais afin de mieux développer les petites.



La croissance de Pékin résume bien « l'aménagement » urbain (le mot est peut-être inadapté...) de la Chine. La population de la capitale triple de 1953 à 1964 et il faut construire très vite des logements. Des villes-satellites commencent à cerner la cité et les industries polluantes se développent. Toutes les industries sont représentées – une réflexion sur l'implantation des fonctions de capitale se fera beaucoup plus tard – à partir des années 1980, avec un renforcement du tertiaire. Ainsi l'une des caractéristiques essentielle de la ville socialiste chinoise est la propriété des terrains urbains. Son utilisation étant gratuite, l'affectation des sols a du obéir à des règles particulières. Ainsi la part attribuée aux industries a été tout naturellement très importante ; en revanche, d'autres fonctions pourtant essentielles ont été oubliées (le tertiaire par exemple). La planification des sols guidée par des motivations idéologiques entraînent des résultats très curieux : les centres des villes sont occupés, suivant les cas, par des usines, des logements ou des services de l'État. Autrement dit, les meilleurs terrains, en termes de localisations, sont occupés de façons aléatoires et peu fonctionnelles.

L'ouverture de la Chine à l'économie de marché place les villes dans un nouveau système et les règles de l'urbanisme sont elles-mêmes à changer.

### **Le temps des utopies**

Durant les *Trente Glorieuses*, les pouvoirs publics de nombreux États veulent rebâtir sur des bases nouvelles. Les erreurs se sont donc multipliées. C'est l'époque des tours et des barres, des « villes nouvelles » et des banlieues dortoirs.

Les barres et les tours : l'entassement

On a voulu pour de nombreuses raisons, surtout après la deuxième guerre mondiale, construire de grands immeubles souvent en périphérie des villes : il s'agissait de loger le maximum de monde et, pour certains

architectes, de créer de nouvelles formes d'habitat qui vont se révéler à la fois laides et inhumaines.

### *La taylorisation des villes*

Dès les années 30, les théories sur l'urbanisme vantent la modernité c'est-à-dire la construction en série des logements en faisant table rase du passé. Les théories allemandes du *Bauhaus* et la charte d'Athènes en 1933 expliquent les avantages d'une rationalisation de la construction. Les urbanistes définissent ainsi les fonctions d'une construction urbaine : se loger, circuler, travailler, se cultiver. *Le Corbusier*, à l'avant-garde du mouvement commence à exposer ses idées dans les années 1920. Il faut abolir les formes traditionnelles et simplifier l'architecture. Cinq points résument le système : pilotis, toits-terrasses, plan libre, fenêtres-bandeaux à châssis métallique et façades à pans de verre. Les « machines à habiter » se développent ainsi très tôt : cités-jardins de Pessac (1935), cité-refuge de l'Armée du Salut à Paris, etc. Il conçoit de nombreux projets ; certains ne verront pas le jour (à Buenos Aires, Alger et Barcelone).

Après la guerre, les grandes réalisations se multiplient. Pour Le Corbusier « l'architecture est le jeu savant, correct et magnifique des volumes assemblés sous la lumière » (1923). On peut aujourd'hui, après les échecs de ces expériences, rappeler une phrase de P.H. Chombart de Lauwe qui montre bien l'espoir que l'on avait dans ces programmes gigantesques : « Le mérite de certains architectes comme Le Corbusier est de voir grand, de présenter des ensembles qu'on peut critiquer sans doute, mais qui sont un appel vers une vie nouvelle ». Dans la revue *Esprit* en 1953, le sociologue résume cet état d'esprit qui caractérise les intellectuels de l'après-guerre : « L'apparition de l'urbanisme comme une science en qui le sociologue américain Louis Wirth saluait une nouvelle orientation de la vie sociale [...], tous ces signes des temps nouveaux devraient nous remplir d'espoir [...]. Les hommes se tournent haletants vers les mythes de la cité radieuse et des villes-jardins où l'usine, remise à sa juste place, laisse le champ libre aux espaces verts où l'on respire... » Il est inutile de commenter ce texte : la crise actuelle des villes est une remise en question impitoyable de ces belles théories.

Des programmes très ambitieux ont été réalisés dans le monde européen libéral ; l'ambiguïté domine ces conceptions qui oscillent entre l'autoritarisme de l'État et les intérêts privés. En 1948, en France, une loi limite les loyers des logements anciens permettant ainsi aux populations modestes de rester sur place. La conséquence est prévisible ; les centres ne sont pas restaurés et rénovés et on voit, dans les couronnes des villes, les tours se développer. Dans ces années 1960, les architectes sont influencés parce que certains ont appelé « la pensée unique ». Aussi, les attributions des architectes et des urbanistes ne sont pas clairement séparées mais ces derniers sont largement majoritaires. On comprend mieux qu'à cette époque, les grands ensembles n'ont pas été intégrés dans des plans d'aménagement locaux.

Les tours et les barres se généralisent et cette forme de construction devient un modèle international. De Paris à Moscou, les ensembles se multiplient dans les couronnes urbaines. Dans la capitale de l'URSS, ces nouveaux bâtiments côtoient les immeubles anciens. Chaque période possède ses caractéristiques : aux immeubles khroutcheviens de 5 à 8 étages, sans ascenseur, fabriqués au moindre coût, on peut opposer les grandes tours plus récentes. J. Radvanyi indique la progression de ces immeubles de plus de 10 étages : 12 % en 1970, plus de 37 % aujourd'hui (ouvrage cité, 1996). Ces barres de 12 à 18 étages sont même implantées dans des quartiers anciens...

Ces nouveaux bâtiments donnent aux villes une très grande diversité architecturale. J. Pelletier remarque justement que la « tendance française, prônée par les "stars" de l'architecture, à substituer à l'architecture d'ensemble la juxtaposition d'architectures de qualité qui feront la ville, a de quoi stupéfier par la contradiction qu'elle sous-tend » (ouvrage cité, 1997). La diversité architecturale est souvent désolante car les immeubles anciens, de qualité, sont véritablement « noyés » dans des constructions hétéroclites qui font disparaître l'image globale de la cité.

*« Les villes nouvelles » à l'épreuve du temps*

Les villes nouvelles sont nées d'une volonté d'aménagement des territoires afin de bloquer l'extension périurbaine. L'idée maîtresse

repose sur la création simultanée d'emplois et de logements afin d'éviter le déplacement des travailleurs. Le modèle anglais a été suivi dans de nombreux pays européens. À Stockholm avec des villes satellites transformées en villes nouvelles (Hasselbij et Wällingbij) ou surtout en France à la périphérie de la capitale. En 1966, on crée le ministère de l'Équipement, c'est le début des villes nouvelles. Leur localisation a pour objet de briser le développement radio-concentrique de Paris. Ces cités s'intègrent dans le *schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme* de la région parisienne. Il faut organiser le développement sans ordre des banlieues ; la ville nouvelle se veut autonome dans tous les domaines. On discute beaucoup à cette époque de la dimension de ces agglomérations, de leur localisation par rapport aux centres déjà existants. Les projets naissent dans les années 60, les constructions débutent dans la décennie 1970. L'idée principale, très généreuse, consiste à soigner le cadre de vie : espaces verts, vastes avenues, équipements de toutes sortes... Certains auteurs ont même voulu voir dans ces villes (Évry ou Marne-la-Vallée) de véritables technopoles car elles accueillent des industries de pointe. Les conditions semblent en effet favoriser les implantations de ce type. Parfois le terme « ville nouvelle » est employé pour d'autres formes d'urbanisme de grande envergure (comme Orléans-la-Source ou Créteil) qui présente des analogies, ne serait-ce que paysagères avec Évry ou Marne-la-Vallée. En 1979, on évalue la population que pourront avoir les villes nouvelles : 200 000 habitants à Cergy-Pontoise, 100 000 à Évry, 245 000 à Marne-la-Vallée, 220 000 à Melun-Sénart. Au milieu des années 1980, le bilan est très honorable et concerne 600 000 habitants. D'autres villes seront bâties en dehors de l'Île-de-France comme Le Vaudreuil près de Rouen ou L'Isle d'Abeau près de Grenoble.

Ces villes nouvelles n'ont pas véritablement atteint les buts fixés. La liaison habitat-emploi n'est guère assurée et les migrations alternantes avec Paris sont importantes. L'environnement monumental repose toujours sur les barres et les tours ; les vastes « espaces verts » séparent, comme à Évry les grands ensembles et compliquent les déplacements. Les arbres sont souvent très monotones compte tenu de l'importance du béton et des surfaces bâties. Aussi, les embouteillages sur les grands axes se dirigeant vers la métropole, assimilent ces villes à des banlieues.

En France comme en Grande-Bretagne, ces réalisations sont donc nées du désir de limiter la croissance des capitales. En 1965, le SDAU de la région parisienne (schéma directeur de l'aménagement et de l'urbanisme) doit, comme l'a contesté M. Baleste, plafonner ses « effectifs à 14 millions d'habitants en l'an 2000 et canaliser la majorité des nouveaux arrivants sur huit villes nouvelles » (Armand Colin, 1992). Or l'afflux des populations vers les zones périurbaines s'est poursuivi. Ainsi l'évolution française ne peut se comprendre qu'à la lumière de l'inquiétude née de la situation particulière de la capitale et des programmes d'aménagement ambitieux de l'après-guerre.

À la même époque, l'urbanisation se déroulait très différemment dans les pays en voie de développement. Ces années 1950-1970 correspondent à de très fortes croissances des villes et à des politiques variées. Le plus souvent, l'expansion démographique ne s'accompagne pas de planification, difficile à concevoir dans des pays sous-développés.

Les « Sud » : une ségrégation croissante

### *Une sélection impitoyable*

La crise des pays en voie de développement, déjà évoquée, est due à des transformations rapides, récentes et brutales. Les tentatives pour aménager et organiser l'extension périurbaine a été souvent au-dessus des moyens de ces États. Pourtant certains gouvernements depuis longtemps ont conçu des schémas d'aménagement. En 1935, à Tunis, un plan a pour objectif d'améliorer la circulation (avec une traversée de la médina). Les pays coloniaux, jusqu'aux phases d'indépendance, participent à ces projets d'aménagement spatial. Néanmoins la vigueur de « l'urbanisation démographique » (Milton Santos) a le plus souvent constitué un lourd handicap. La carence des fonctions industrielles et tertiaires n'a pas permis aux villes de consacrer des budgets suffisants aux infrastructures et la croissance s'est réalisée dans un cadre libéral de spéculation foncière et de compétition. La pression des courants migratoires désorganise les structures urbaines. S'il a fallu à des villes comme

Londres des dizaines d'années pour voir doubler la population, à Abidjan celle-ci a été multipliée par deux tous les sept ans entre 1950 et 1990 ! C. Chaline évoque à propos des villes du monde arabe un « déferlement périphérique ». Toutefois, les grandes différences locales ou régionales vont donner lieu à des politiques aussi variées que les conditions géographiques.

En *Afrique*, les schémas directeurs ont été nombreux après la deuxième guerre, utilisant comme l'indique A.M. Frérot, une coopération d'État à État et reproduisant généralement des modèles théoriques hérités des pays du Nord (aujourd'hui les interventions deviennent plus réalistes et plus locales). Les flux migratoires ont constamment placé les autorités locales dans des situations d'urgence. L'absence ou le flou des règles juridiques et l'industrialisation rapide des villes provoquent un retard de tous les équipements nécessaires. Dans de nombreuses villes du Tiers Monde, l'industrialisation ne débute que dans les années 1950 avec toutes les conséquences prévisibles de ce bouleversement. De nombreux États ont essayé de ralentir la polarisation des flux migratoires vers les métropoles (on fait repartir les étrangers au Nigeria, en 1984, on expulse les habitants de certaines banlieues où les émigrés sont sans contrat de travail).

À Mexico, ville tentaculaire, les plans ont été souvent inapplicables. Deux facteurs – parmi d'autres – ont contribué à la non-application de ces projets d'aménagement : d'une part la faiblesse des investissements publics et d'autre part les changements de politiques. Ces aménagements qui se sont multipliés dans les années 1970 ont été subordonnés au niveau de développement de ces pays et à l'importance de leurs moyens financiers. Dans les nations qui se sont rapidement développées (Taïwan, Corée du Sud) ou dans les États disposant de moyens importants (Riyadh en Arabie Saoudite) la modernisation s'est effectuée rapidement. Dans les années 1950, grâce aux ressources pétrolières, le Koweït planifie son extension ; il en est de même pour l'Arabie Saoudite.

Dans les années 1980, l'aménagement prend de nouvelles orientations à Riyadh ; il faut limiter l'urbanisation, compte tenu des équipements et privilégier le qualitatif et le long terme.

Les pays pauvres n'ont pas pu mener des politiques coûteuses à long terme. En Amérique latine, l'anarchie a longtemps accompagné une extension rapide et en Afrique, l'absence de moyens, de concertations entre l'État et les collectivités locales furent des facteurs de crise.

### **Riyadh : urbanisme ou ville nouvelle ?**

« Riyadh, hissée par la volonté politique du gouvernement saoudien au rang de métropole mondiale en l'espace d'une génération, avec aujourd'hui 1,6 million d'habitants, n'a été dotée d'un schéma directeur qu'en 1968. Celui-ci en premier temps, a dû tenter d'organiser une situation chaotique, issue de deux décennies d'exubérance et, en second temps, a jeté les fondements du devenir de l'agglomération. Les premières manifestations d'un urbanisme opérationnel utilisant des références extérieures, en Arabie saoudite, remontaient à 1938, lorsque la compagnie pétrolière américaine, ARAM, édifia pour son personnel le complexe résidentiel de Dahrán. C'est cette forme de lotissement de maisons individuelles sur trame géométrique, qui est copiée à Riyadh dans les années 50 et 60 lorsque dans le plus grand désordre, la ville entre en phase de croissance généralisée : le mur d'enceinte est abattu en 1950, la première gare est ouverte en 1951, le premier aéroport en 1953 tandis que les services de l'État et quartiers de résidence poussent au gré de multiples décisions non concertées sur fond d'intense spéculation foncière.

« Le plan de 1968, demandé au bureau d'étude international Doxiadis [...] a été à la base de l'organisation globale de la capitale [...] En 1975, étant donné l'accélération de l'extension périphérique de Riyadh un second schéma directeur est demandé à la SCET internationale [...] Ce document reprend les grandes options antérieures. »

*Source : Cl. Chaline. Les Villes du monde arabe, Armand Colin, 1996.*

### *Les villes nouvelles : l'influence de l'urbanisme européen*

La création de villes nouvelles concerne également les pays en développement. Le problème sera évoqué rapidement : ce qui ne doit pas minimiser l'importance de cette forme de planification. Les architectes

européens, souvent dans le cadre de la colonisation, ont voulu utiliser les villes d'Afrique ou d'Amérique latine pour expérimenter de nouveaux projets (Le Corbusier pour Alger en 1930, les bureaux d'étude polonais en Irak, les Italiens en Tunisie, Algérie, Lybie, etc.). *Garden City* au Caire, quartier très élégant, a été construit en suivant le modèle des cités-jardins ; Héliopolis, ville dans le désert, constitue un autre exemple. Autour du Caire, en effet, les schémas d'aménagement de 1976 et 1981 (réalisés par des cabinets parisiens) avaient prévu la création de sept villes nouvelles en périphérie de la ville. *Dix-de-Ramadan*, commencée en 1976-1977 sur un terrain de 33 000 ha, est à 58 km du Caire ; *Six-Octobre*, créée en 1979, est à 38 km et *Sadat* (1980) à 93 km. S. Jossifort a bien montré la vie difficile de ces habitants « mal installés dans ces villes fantômes en perpétuel chantier [...] insuffisamment desservies en transports communs et toutes sous-équipées [...]. Ces cités jouent surtout le rôle de déversoir de populations chassées du centre pour cause de détériorations graves du bâti [...] » (*Les cahiers d'URBAMA*, 1995, n° 10, p. 35).

Il existe aussi diverses catégories de villes nouvelles. Celles qui se sont créées à la périphérie du Caire sont « vraies » si elles sont à plus de 50 km. Dans le cas contraire, il s'agit de banlieues comme *Quinze-de-Mai* ou *Six-Octobre*. En revanche, des villes peuvent se développer pour recevoir des industries : c'est le cas de Yanbu et Jubail sur la mer Rouge et le Golfe ; ces créations sont des villes portuaires.

Parfois une ville nouvelle peut aussi obéir à des considérations complexes de géopolitique. Le gouvernement Lybien en 1964 avait, par exemple, envisagé le déplacement de la capitale à El Beida.

Plus célèbre – et relativement exceptionnelle par son ampleur – fut la création de *Brasilia*, dès 1955, dans l'État de Goia à 1 200 mètres sur un plateau désert. L'idée est très ancienne car déjà, en 1822, José Bonifacio de Andrada e Silva avait songé à transférer la capitale vers une région plus centrale. En 1960, les ministères et les services de l'État s'installent à Brasilia. La volonté de freiner la polarisation des activités dans le Sud-Est a guidé cette réalisation faite de succès et d'échecs. La position plus centrale de Brasilia a facilité la conquête du Nord-Ouest et de l'Ouest mais n'a pu empêcher la concentration des richesses dans le Sudeste.



Cette ville nouvelle s'intègre donc dans une politique de rééquilibrage macrogéographique du pays et possède une dimension symbolique. Toutefois, Brasilia connaît les difficultés de toutes les autres villes avec l'arrivée des émigrants. En fait, centre de pouvoir et de décision, de l'administration et des lobbies, la capitale est très différente des autres agglomérations brésiliennes ; elle demeure d'une certaine manière artificielle.

Il existe donc une très grande diversité de ces « villes nouvelles » depuis les simples satellites de métropoles jusqu'à la création originale, beaucoup plus ambitieuse comme Brasilia. Chandigarh, capitale du Pandjab indien, constitue un autre modèle urbain particulièrement intéressant et unique dans une certaine mesure. Conçue après la guerre on peut se poser la question de savoir comment cette expérience a pu affronter le temps dans une nation encore peu développée.

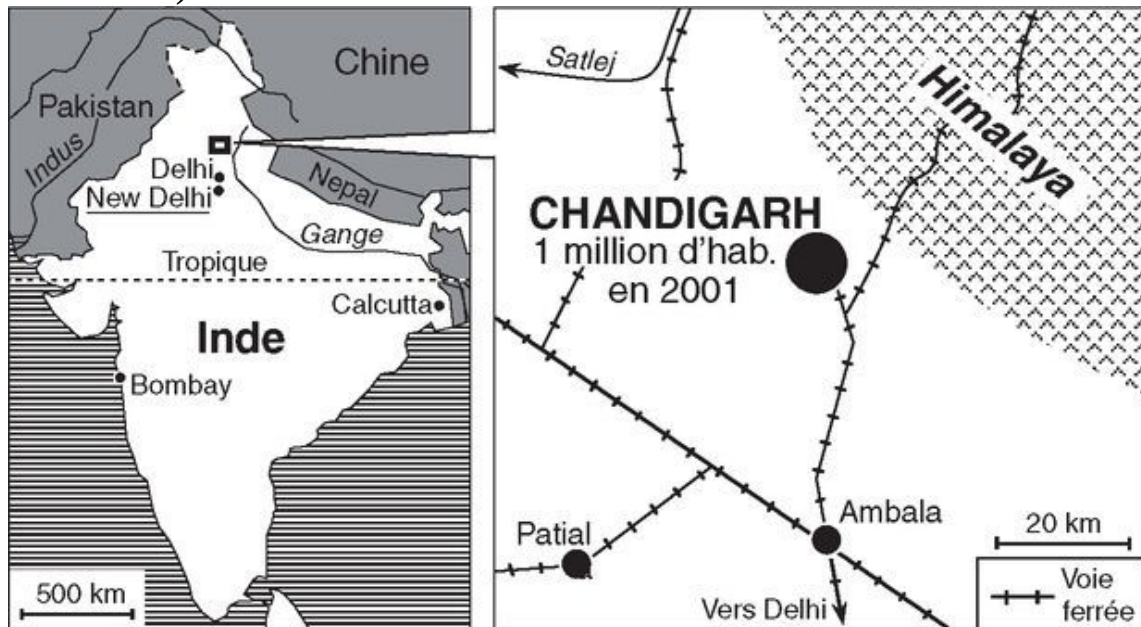
### *Chandigarh : un modèle raté de Le Corbusier*

Il faut se reporter à l'article très complet de Roland J.L. Breton intitulé : « Chandigarh le modèle urbain de Le Corbusier à l'épreuve d'un demi-siècle » (*Réfractations*, n° 4, 1999).

Nehru et les dirigeants de l'Union Indienne souhaitent, dès 1948, édifier une ville pour des raisons essentiellement géopolitiques (La province du Pandjab est en effet divisée après la formation d'un Pakistan musulman) ([Figure 12.1](#)). Le gouvernement va rechercher des architectes urbanistes afin d'élaborer un projet. Le choix se porte tout d'abord sur un Américain qui veut implanter des immeubles-blocs : le plan est écarté. En définitive le programme de Le Corbusier sera adopté. R. Breton résume ainsi les trois principales idées qui dominent le projet : « plan maître à trame rectangulaire », « secteurs de voisinage autosuffisants », « réseaux de voies hiérarchisées en sept niveaux ».

Le Corbusier anime une équipe et ne conçoit que le plan masse. Le gouvernement indien veut que la ville ait trois fonctions : politique, intellectuelle, industrielle. Le plan est en damier de 36 km<sup>2</sup> et la nouvelle cité est entourée par une ceinture verte non constructible. Les rues seront

orientées de façon à éviter les vents dominants (en particulier la mousson humide de l'été).



**Figure 12.1**

### ***Chandigarh (Inde) : un modèle Le Corbusier***

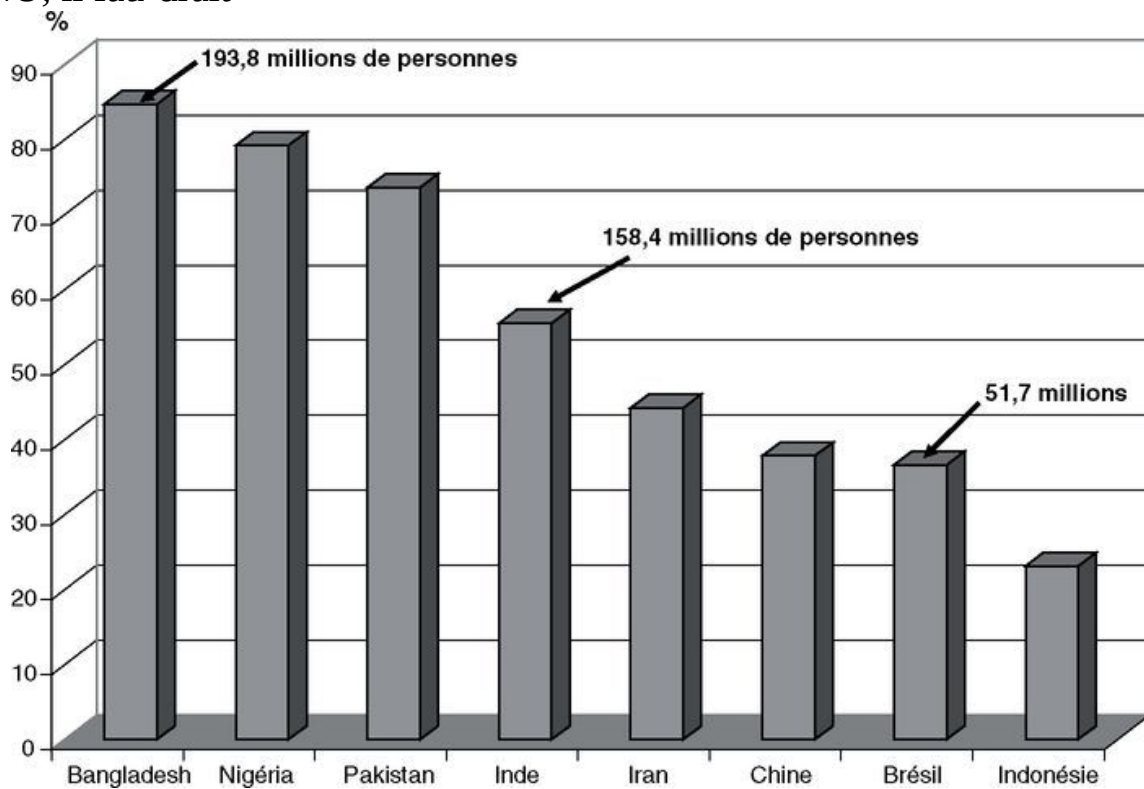
La ville se divise en trois « secteurs spéciaux » : la *tête* symbolise la fonction politique, le pouvoir (au sommet du plan masse : c'est le *complexe du capitolé...*) ; les deux *bras* reçoivent les fonctions universitaires et industrielles ; enfin le *cœur* correspond au centre-ville c'est-à-dire à la rencontre des deux axes majeurs. Chandigarh est officiellement terminée en décembre 1953 : sa population passe de 95 000 habitants en 1961 à 600 000 en 1991. Toutefois le « modèle urbain » sera confronté aux conflits du pays. En 1966, le Pandjab indien est administrativement divisé en deux États (volonté des Sikhs) : Chandigarh se trouve à la limite des deux !

La ville devient alors la capitale de ces deux régions avec toutes les conséquences prévisibles. Par exemple, la fameuse ceinture verte s'urbanise de façons différentes. La ville a donc une histoire complexe qu'il est inutile de résumer : retenons simplement que l'évolution n'est plus véritablement contrôlée. Le modèle sera pourtant copié dans le sous-continent indien. En 1959 le Pakistan construit sa nouvelle capitale, Islamabad, en suivant le projet du cabinet grec Doxiades : celui-ci

s'inspire du plan de Chandigarh. Il en est de même à Chandinagar près de Ahmadabad.

### *Aujourd'hui un milliard d'habitants vivent dans des bidonvilles*

On a parlé à juste titre de « gangrène urbaine » mais la « ville durable » suppose la disparition des taudis ; la misère est une véritable fracture Nord-Sud. Le nombre des bidonvilles ne fait qu'augmenter et, d'après l'ONU, il faut



**Figure 12.2**

### ***La part de la population urbaine vivant dans des taudis (2008)***

investir 20 milliards de dollars, par an, jusqu'en 2020 pour arrêter cette extension. Ces « banlieues » prennent des noms différents : « *ranchos* » au Vénézuéla, « *Slums* » en Inde, « *villas miserias* » en Argentine, « *pueblos jovenes* » à Lima, « *poblaciones* » à Lima. Cette énumération est indispensable car elle montre la variété et l'extension mondiale de ces « ghettos » que l'on trouve aussi, dans les nations riches (« *Suburbs* » aux

États-Unis). Le plus souvent il s'agit de populations déracinées, venues des campagnes ou ne pouvant se loger dans le centre des villes ; ces taudis, comme à Buenos Aires, s'opposent à de somptueuses villas qui parfois sont proches. Le nombre d'habitants vivant dans les bidonvilles varie, suivant les pays, et il faut considérer deux variables : tout d'abord le pourcentage de citoyens habitant dans ces taudis et, le nombre total de personnes qui est fonction de la population de l'État.

Ainsi, compte tenu de l'importance de la population chinoise, on estime à près de 194 millions les citoyens vivant dans ces conditions et on connaît les conséquences : malnutrition, pollution, forte mortalité infantile etc. À l'échelle internationale ces problèmes font l'objet de multiples réunions. Ainsi on a créé le Forum Urbain Mondial (une initiative d'ONU-HABITAT) qui réunit, tous les deux ans, des représentants des gouvernements et des experts. En 2006 par exemple, le Forum de Vancouver a étudié les stratégies à adopter pour remédier à cette extension des taudis.

## Chapitre 13

### Du laissez faire à l'aménagement des territoires

LES ÉTUDES GÉOGRAPHIQUES concernant les villes sont à la fois nombreuses, diverses et menées dans le plus grand désordre suivant les spécialités des chercheurs. L'étude urbaine est par définition pluridisciplinaire. La seule application pratique, valable, l'objectif principal doit être la qualité de l'espace vécu et le développement. Le souci de « modernité », une sorte de technocratie de la construction ont fait oublier les cultures locales et les règles traditionnelles.

Une ville devrait constituer un *tout* et offrir *une* architecture globale symbolisant la cité. Ainsi s'opposent « l'architecture qui identifie » et celle « qui caractérise ». Les quartiers, de plus en plus complexes et étendus, ont chacun leurs formes, leurs passés. En fait, la population « au-delà de la notion de lieu voudrait retrouver dans l'architecture de la ville toute l'histoire de la cité, ses valeurs [...] une harmonie qui lui permettra de percevoir l'équilibre entre les diverses parties » (J. Pelletier, 1997, ouvrage cité). Les politiques de la ville doivent concilier le local et le global, le fonctionnel et l'esthétique. Le développement urbain conduit par les dirigeants politiques repose sur deux acteurs essentiels : l'architecte et l'urbaniste. Ces derniers ont pris une importance capitale car la planification urbaine est nécessaire. L'extension des villes est ainsi gérée par un très grand nombre de services. Suivant les pays les structures sont différentes mais les lacunes sont les mêmes : diversité des organismes s'occupant de la ville, manque de coordination, etc. Pendant longtemps d'ailleurs, urbanistes et architectes ont eu la même formation. Les architectes ont cependant toujours été les principaux maîtres-d'œuvre.

Le mot *urbanisme* est d'origine récente (vers 1910) ; Pierre Lavedan a donné une définition sommaire qui sera complétée peu à peu : « étude générale des conditions et des manifestations d'existence et de développement des villes ». En réalité, la complexité de la croissance contemporaine accentue le divorce entre architectes et urbanistes. L'incohérence des mesures prises au début du siècle avait déjà fait réfléchir des précurseurs comme Marcel Poëte ou Gaston Bardet : leur audience fut très limitée. En 1901, un Lyonnais, Tony Garnier envisage la « cité industrielle » idéale qui résume déjà les grands principes de l'urbanisme moderne : rôle de la géographie, dissociation travail/logement, zones vertes, équipements publics, etc.

Peu à peu s'impose l'idée que la ville est un système spatial global et que l'architecte, seul, ne peut pas concevoir le plan d'ensemble, ni prévoir l'impact de ses constructions et, en définitive, deviner les effets pervers et l'évolution future en établissant une simulation. Jean Giraudoux, face à cette urbanisation spontanée et anarchique, pensait déjà que « les réformes qui donneront à la France une doctrine officielle de l'urbanisme et octroieront au citoyen français ses droits urbains sont celles dont dépend tout l'avenir de notre pays ».

### **La modestie retrouvée**

Une grande partie du travail des architectes, des urbanistes et des autorités de nombreux pays fut, dès les années 1970 et surtout 1980 de prendre conscience des erreurs du passé. Les idéologies et les généreuses idées, nées dans l'atmosphère optimiste des « Glorieuses », se sont heurtées aux réalités d'une « modernité » qui n'avait pas été prévue.

Architecte, urbaniste : quelle différence ?

*Urban design, urban planning*

Architectes, architectes-urbanisants, urbanistes : pour le profane quelle est la différence ? La complexité croissante des villes exige de plus en

plus de spécialistes, travaillant en équipes (juristes, sociologues, géographes, paysagistes, etc.). Toutefois l'architecte est toujours l'acteur central de la ville. L'urbanisme devient cependant une discipline fondamentale qui se différencie très nettement de l'architecture. T. Paquot (*Le monde des villes*, 1996, éd. Complexe) pense que l'on « connaît les architectes, pas les urbanistes ». Depuis 1911, il existe une *Association française des urbanistes* mais les échecs de certaines réalisations ambitieuses de l'après-guerre n'ont pas toujours donné une image favorable de ce métier. L'initiative privée fondée sur la rentabilité s'est appuyée sur des architectes libéraux dont le rôle est de construire un projet même si celui-ci s'intègre mal dans l'environnement. La logique fonctionnelle, à court terme, est très différente d'un urbanisme qui prend en compte le futur, le bien-être et le développement « durable ».

L'architecte a donc tout d'abord rempli certaines fonctions d'urbanisme en commençant par les problèmes les plus urgents (juridiques, par exemple). Les difficultés vont tellement s'accumuler qu'un architecte, seul, n'en peut appréhender la totalité. Les créateurs de villes des années 1960-1970, architectes souvent brillants, ont voulu réaliser de grands projets le plus souvent irréalistes. Parmi ces utopies, souvent fascinantes, on peut citer la *cité oblique* de Parent, la *ville rayonnante* (Heymann, Auger) ou la *ville flottante* (Albert). Le plus souvent, les urbanistes se sont attachés à réparer les erreurs du passé avec plus de prudence.

Jusqu'à des dates récentes, les projets architecturaux ont été élaborés sans se soucier de ce que penseraient les habitants, qu'il s'agisse des banlieues nord de Marseille ou des blocs de Ris-Orangis !

En France, la situation devient plus claire, en 1968, car les formations des architectes et des urbanistes se différencient. Si les architectes continuent à fréquenter des Beaux-Arts et des écoles, souvent privées, les urbanistes peuvent se former à l'université. Ces derniers ont des origines très variées : économistes, paysagistes, juristes et ingénieurs. La séparation des Anglo-Saxons entre *urban design* (architecte urbaniste) et *urban planning* résume bien la différence entre deux manières de concevoir la ville. Les urbanistes, si divers, vont servir des donneurs d'ordre très différents (mairies, intérêts privés, État, etc.). Le plus

souvent, ces urbanistes sont encore des architectes : il en est ainsi en France au ministère de l'Équipement (la majeure partie des 150 urbanistes). D'ailleurs, il n'existe pas officiellement « d'ordre » des urbanistes mais seulement un *Office professionnel*.

### *Le retour à la raison*

Les techniciens de la ville sont au service des donneurs d'ordre. Ceux-ci peuvent être des personnes privées, des entreprises, des communes, des régions, l'État ou des intérêts étrangers. Dans les ministères, les fonctionnaires chargés de l'urbanisme recherchent la documentation, préparent la décision, donnent des orientations. Entre 1945 et 1950, par exemple, le ministère français de la Reconstruction et de l'Urbanisme a pour objectif la « déconcentration » et la « décentralisation industrielle ».

Des luttes d'influence très complexes opposent les différents corps de métier et les écoles. Après la guerre, ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, urbanistes et architectes se disputent les postes.

Les villes nouvelles constituent une autre occasion de poursuivre la lutte et les ingénieurs exercent toujours leur influence grâce à leurs expériences : certains comme J. Michel ont résidé longtemps aux États-Unis. L'Institut d'aménagement de la région parisienne se fonde en 1964 et le ministère de l'Équipement est créé en 1966. Cette administration va s'occuper des villes nouvelles, celles-ci seront souvent réalisées sous la surveillance des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées : les questions de circulation seront évidemment conduites en priorité.

#### Des luttes d'influence

« Une nouvelle gestion des agglomérations et de la croissance urbaine : cette question nous intéresse dans la mesure où elle signifie l'éclipse des urbanistes du MRU (ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme) au profit des ingénieurs des Ponts-et-Chaussées qui dominant progressivement l'ensemble des constructions urbaines à partir du milieu des années 1950. Durant la période de la reconstruction, les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées, issus du CRI (Commissariat à la reconstruction immobilière) et intégrés à la direction de la Reconstruction



se trouvent hors du champ de l'urbanisme opérationnel. Celui-ci est dominé par les urbanistes en chef de la direction de l'aménagement du territoire, chargé de l'élaboration du «plan national d'aménagement du territoire» [...]. Avec le lancement des grands ensembles, les urbanistes en chef et les fonctionnaires de la direction de l'aménagement du territoire sont progressivement écartés par les ingénieurs de la direction de la Construction du MRU. À partir de 1958, les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées prennent le relais des urbanistes en chef au ministère de la reconstruction [...].

« Défenseurs des grandes agglomérations urbaines appuyés par un réseau routier ambitieux, les ingénieurs des Ponts-et-Chaussées accusent les architectes et les urbanistes du MRU de faire de la reconstruction une reproduction à l'identique des années d'avant-guerre au lieu de répondre à la modernité des modes de vie et au développement automobile. » ■

*Source : Isabelle Couzon, Cybergéo, n° 37, 1997.*

Sans conteste, l'importance des problèmes de circulation routière le « fonctionnalisme » de ces années a échoué car les problèmes d'insalubrité, de pollution, de désordre architectural nécessitent des équipes plus variées d'anthropologues, de statisticiens ou de sociologues. Dans ce domaine par exemple les comportements des usagers, des collectivités face à ces nouvelles conditions n'ont pas été suffisamment pris en compte.

D'autre part, depuis la fin des années 1970, la prudence et la modestie remplacent les ambitions de l'après-guerre. Les objectifs plus pragmatiques tentent de régler les problèmes par *secteur* ; l'évolution dans ce sens est mondiale. Dans les pays arabes, par exemple, se dessine la même orientation en choisissant des priorités : résoudre la question du logement ou de l'assainissement. Les années 1980 constituent un tournant dans ce domaine. Suivant les pays, la *coordination* des services est plus ou moins bien réalisée. En *France*, un manque de liaison entre les administrations constituent un handicap. Ainsi la décentralisation a multiplié les centres de décision depuis les bureaux municipaux de l'urbanisme jusqu'aux grands ministères. Les services des mairies sont

très variés et travaillent de façons différentes. À Issy-les-Moulineaux, à Paris, les urbanistes sont peu nombreux car les travaux à effectuer sont confiés à des cabinets privés en sous-traitance et on utilise de plus en plus de contractuels dans les services publics. Dans ces conditions, chaque organisme officiel gère l'urbanisme à sa manière : à Vaulx-en-Velin, par exemple, banlieue « sensible », quatre-vingt personnes sont employées au service d'urbanisme de la municipalité. Ainsi maires, conseillers généraux, régionaux choisissent leur méthode et leurs techniciens.

Quoi qu'il en soit, le retour à la raison est le plus fréquent et les urbanistes prudents. La traduction très médiatisée des échecs et l'ampleur des crises sociales modèrent les ambitions des architectes-révolutionnaires de l'après-guerre.

L'importance de « l'objet » architectural

### *Les formes, facteur d'identité*

La ville moderne, souvent très étendue, est une imbrication de quartiers très variés : la diversité des formes ne permet pas d'avoir une perception globale nette de l'agglomération. Il n'en reste pas moins qu'un immeuble, un bâtiment peuvent identifier une ville et traduire une image positive ou négative. La notion de beauté est relative mais il existe un consensus pour penser que l'on ne peut pas faire n'importe quoi dans un environnement. Les psychosociologues ont bien montré les préférences et les goûts d'un public donné : ce qu'il craint, ce qu'il désire. La forme bâtie est donc d'une importance capitale. Un bâtiment doit s'intégrer dans l'environnement architectural. Il est souvent difficile de trouver une réelle harmonie avec les immeubles anciens tout en innovant. La rue est un élément capital ; elle doit posséder une unité. L'exemple de *San Francisco* est souvent cité comme un symbole de réussite qui s'oppose à la plupart des villes américaines. En dehors du centre, les petites maisons très colorées, aux façades travaillées, font penser à des décors de théâtre ou des rues de villes européennes ou asiatiques. Le plan de la ville joue également un grand rôle car il permet

– ou ne permet pas – une continuité de la rue. Construire dans une avenue, dans un lotissement, devrait en théorie, *enrichir le paysage urbain* : autrement dit apporter un plus à la cité. Toutefois, ce souci d'intégration positive pose des problèmes techniques, fonctionnels et artistiques complexes.

La ville est par définition un espace social mais de nombreuses constructions modernes ont accentué le sentiment de solitude des habitants. L'étalement urbain a multiplié les quartiers et les périphéries anonymes ayant perdu leur caractère, toute valeur architecturale a disparu : le paysage est en définitive dégradé. Alison Smithson parle à ce sujet des « lieux à personne » ou des « non-lieux » (cité par J. Pelletier). Le relief qui cerne une ville et la topographie peuvent jouer un rôle d'identification : c'est le cas de San Francisco ou mieux encore de la baie de Rio de Janeiro avec le célèbre « Pain de Sucre » ([Figure 13.1](#)). Toutefois c'est l'histoire qui crée la ville et ses souvenirs ; l'environnement physique ne suffit pas à donner aux habitants un sens des lieux. L'architecture de la ville est donc d'une importance tout à fait exceptionnelle car elle détermine le sentiment d'appartenance à un territoire.

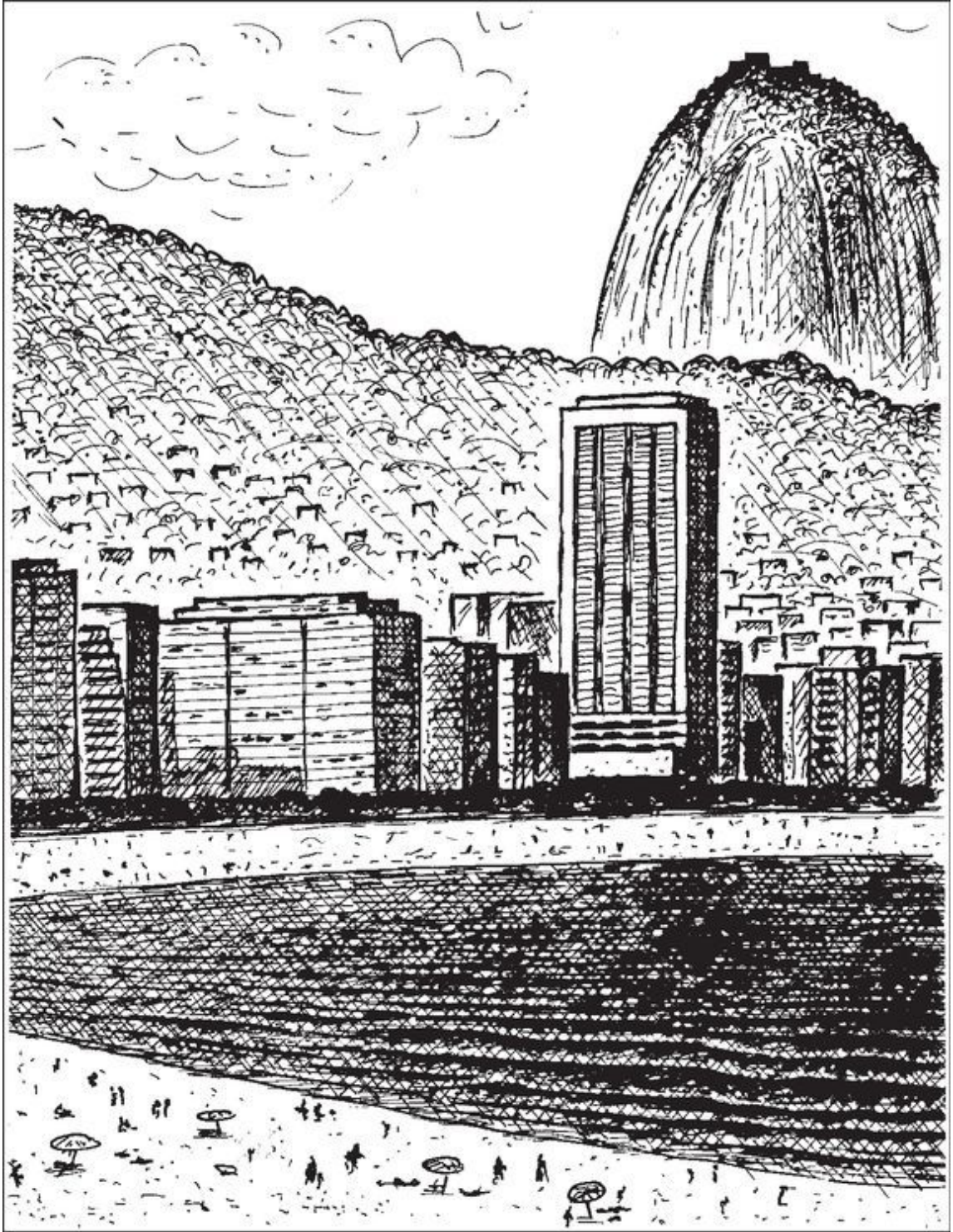


Figure 13.1

*La baie de Rio de Janeiro*

La monotonie des banlieues – ou la laideur – n’a pas favorisé cet état d’esprit. Dans ces zones périurbaines éloignées les habitants considèrent

le territoire comme « un simple lieu que l'individu distingue des autres, tout simplement parce qu'il y réside. Ce lieu pourrait être un autre lieu, une autre ville comme les autres » (P. Eysseric, S. Leverbe, 1997).

Cette relation symbolique à l'espace n'est pas uniquement liée à « l'objet architectural » : le bien-être, la gratification face à un environnement dépendent de multiples facteurs. Quoi qu'il en soit, les villes modernes, les nouveaux quartiers urbains, sont trop sommaires, trop répétitifs, monotones ou démesurés. « Aux formes policées d'urbanité se sont substituées des formes plus frustrées » et « l'urbanité, qui rend précieuses les relations entre les individus, ne peut s'épanouir partout » (P. Claval, 1999).

C'est pour cette raison que les grands chantiers modernes se veulent plus proches des souhaits des habitants. La ville nouvelle de *Sénart* qui doit être la plus importante opération d'urbanisme de l'Île-de-France (12 000 hab. en 2015 sur 231 ha) n'a pas pour objet de copier Évry ou Marne-la-Vallée avec ses tours et ses blocs ; on revient à l'habitat pavillonnaire. L'idée principale est de renouer, comme l'indique un architecte, avec « la mémoire du lieu et ses qualités d'espace paysager ». Mais cette implantation nouvelle, dans des champs de céréales, ne pose pas les mêmes problèmes qu'une rénovation de quartiers anciens. Une ancienne allée cavalière de Louis XV va constituer à Sénart l'axe du centre-ville et il n'est pas question d'utiliser des « montagnes de béton ». Ce « Carré Sénart », localisé entre la forêt de Sénart et la forêt de Rougeau, a la dimension modeste d'un quartier que l'on peut traverser à pied.

En définitive, l'architecture de la ville pose trois problèmes : tout d'abord la relation centre-périphérie, ensuite la qualité des espaces nouveaux et enfin l'intégration du patrimoine. Autrement dit, l'éclatement d'une agglomération, la perte de toute signification de certains quartiers, l'appauvrissement de l'architecture conduisent les habitants à se désintéresser de la ville.

*Détruire, dénaturer, juxtaposer, ingérer, surprendre ou restaurer ?*

L'architecture urbaine est confrontée à deux impératifs : il faut préserver les témoins de l'histoire du lieu et adapter la ville aux formes contemporaines. La population veut retrouver dans ses « vieilles pierres » le passé, mais en même temps admirer des formes audacieuses à la dimension d'une métropole.

Dans le premier cas les exemples abondent ; Tour Eiffel à Paris, Pyramide du Louvre, Statue de la Liberté à New York, *Space-Needle* à Seattle ou *Golden Gate* à San Francisco. Ces réalisations qui ont souvent choqué à l'origine deviennent, avec le temps, des formes-symboles qui identifient la ville. L'espace du quotidien est très différent de ces lieux de rencontre conçus pour attirer le regard des foules.

Un seul exemple peut permettre de mieux comprendre l'impact d'une réalisation ambitieuse sur un environnement. Il s'agit d'un projet (donc non réalisé) présenté lors de la soutenance du diplôme d'architecte DESA à l'École spéciale d'architecture de Paris (1997). Olivier Santoni-Constantini propose la *reconstruction du casino de la jetée promenade à Nice*. L'intérêt de l'étude est multiple même si l'aspect résolument futuriste est discutable. Ainsi se pose le problème de l'insertion dans le site d'un casino sur l'eau capable d'abriter des restaurants, des cafés, une piscine. Le principe est une construction, suivant les propos de l'architecte, « à mi-chemin entre le pilotis et le bateau » avec des flotteurs soutenant les structures. La surface est d'environ 40 000 m<sup>2</sup> ; la situation est par ailleurs intéressante : face à la partie orientale de la Promenade des Anglais, face au vieux Nice. La structure envisagée est donc visible de très loin car elle se détache au-dessus de la mer. Le casino serait relié à la terre, car il est très proche du rivage et, en définitive, du centre de Nice, de la place Masséna. Une partie de l'hôtel-casino est immergée (un tiers) mais la masse de cette architecture métallique d'acier est particulièrement imposante. Comme l'écrit l'architecte dans la conclusion du projet, l'ambition première n'est pas « d'embellir la ville [...], mais de créer un événement dans la capitale de la Côte d'Azur ».

Bien entendu ce projet a pour objectif de remplacer le casino de la jetée, inauguré en 1891. D'architecture « byzantine », le palais fut démoli par les Allemands à la fin de la Seconde Guerre mondiale après avoir été vidé, dès 1943, de ses cuivres, bronzes et métaux non ferreux. Les élus

locaux avaient d'ailleurs, semble-t-il, aussi leurs raisons de voir disparaître ce casino, concurrent du Casino municipal.

Ces exemples posent clairement le problème de l'impact visuel d'une telle réalisation dans le site célèbre de la Baie des Anges. S'agit-il d'une plus-value pour la ville ou d'une monstruosité ? Quoi qu'il en soit, une structure semblable peut bouleverser la vie de Nice. Comment adapter la circulation ? Quels seraient les effets pervers d'un projet si important sur l'environnement ? Suivant sa fonction et sa position un bâtiment peut non seulement modifier totalement un paysage mais avoir des conséquences peu prévisibles.

C'est pour cette raison que les simulations peuvent éclairer la vision du projet. Dans la thèse présentée, des simulations ont permis d'animer et de faire vivre le casino. Il n'en reste pas moins que toute conception théorique doit passer par une phase de réflexion pluridisciplinaire analysant l'impact architectural du projet sur le paysage, les conséquences écologiques, sociologiques ou économiques, tout en protégeant le patrimoine ancien qui peut être dénaturé.

Le sort des immeubles du *patrimoine* et des constructions anciennes pose un autre problème. Comment concilier « modernité » et rénovation ? Celle-ci suppose également une intégration au site et des choix architecturaux. La juxtaposition de formes d'âges différents, comme le bâtiment du Centre Georges-Pompidou à Paris dans un quartier ancien, correspond chez certains architectes à la volonté de séparer la forme de la fonction. L'idée n'est pas neuve. Dans les années 1960, des équipes d'architectes comme Coop Hammelblau ou Archizoom pensent que l'architecture a pour fonction essentielle de surprendre et de *créer l'événement* (Archignam). En revanche, la restauration d'un vieil immeuble de qualité ne peut se concevoir de cette manière. L'attachement au passé est souvent très fort mais les villes, suivant les pays, ont plus ou moins préservé leur architecture traditionnelle. Souvent, ces restaurations ont été critiquées car le souci de « modernité » peut aboutir à des résultats très curieux. À Paris, l'Hôtel de la Vaupalière (1768), dans le Faubourg Saint-Honoré, de style néo-classique, a été rénové. Le bâtiment a été intégré dans une structure de béton et de verre dans le cadre des travaux dirigés par Ricardo Bofill. On prévoit un sort

identique à l'Hôtel Suchet dans le même quartier (architecte Boullée). Il sera entouré de verre et abritera un siège social. Dans un article « d'humeur » un historien de l'art, A. Gady, exprime son avis sur cette évolution : « Il existait jusqu'à présent trois formes de vandalisme : la *destruction* pure et simple, devenue heureusement rare après des décennies de combat et de sensibilisation ; la *dénaturation* qu'elle opère par altération (pratique fréquente des promoteurs) ou par "embellissement" (pratique récurrente du service des Monuments historiques) ; enfin la juxtaposition violente des styles et des matériaux, tenue par la majorité des architectes et des urbanistes pour une vérité révélée mais souvent âprement combattue par les usagers ordinaires de la ville dont l'avis est souverainement méprisé. » L'exemple de l'Hôtel de la Vaupalière introduit une nouvelle technique de « restauration » qui, suivant l'auteur, peut s'appeler « ingestion » : « l'édifice ancien a certes été conservé et restauré, mais il a été enfermé dans une bâtisse dont il ne constitue qu'un élément secondaire » en plaçant, par exemple, au-dessus de la cour d'honneur une verrière...

L'architecture urbaine constitue donc un élément essentiel de l'aménagement. Très souvent, face aux nécessités socio-économiques les préoccupations esthétiques n'ont pu être prises en compte. Le problème le plus grave réside dans la très grande diversité des donneurs d'ordre et les contradictions administratives. Une question fondamentale se répète toujours : qui a le pouvoir de construire, de détruire, de rénover ? Les autorités varient suivant les États mais la complexité des lois et des pratiques demeure la règle.

### **La prise de décision : les outils et documents de l'urbanisme**

L'administration (au sens très large) joue un rôle déterminant dans la gestion des villes. Le permis de construire dépend de toute une juridiction, des autorités de décision et de multiples lobbies. Suivant les pays, les documents de l'urbanisme sont contraignants ou laxistes, libéraux ou planifiés. Pour mieux comprendre ces réglementations, il convient de partir des principes d'ensemble avant, progressivement, d'envisager un exemple local plus concret.



## Du plus simple au plus complexe

### *Le reflet d'une nation*

Il est impossible de passer en revue toute la diversité des juridictions sur l'urbanisme. Les compétences dépendent des systèmes politiques et des cultures. Toutefois il faut séparer nettement les nations qui ont été – ou sont encore – socialistes des économies libérales. D'autre part, la distinction entre pays riches et pays pauvres s'impose toujours.

Par exemple, la *Chine* possède depuis longtemps des schémas directeurs de villes, sans rencontrer de difficultés avec les terrains car le marché n'est pas libre. Dès 1950 à Pékin est élaboré un premier plan, révisé en 1958. En 1983, on veut développer des constructions nouvelles en banlieue et préserver des « ceintures vertes ». Toutefois, dans une nation qui s'ouvre à l'économie de marché, la révolution passe par l'évolution de l'attribution des terrains. Jusqu'à une date récente, c'est l'État qui octroie une exploitation à un espace suivant les objectifs de la planification. Le système chinois urbanisé a toujours été centralisé mais doit aujourd'hui s'adapter. Dès les années 1980, la municipalité de Shenzhen prélève une taxe auprès des firmes étrangères compte tenu de l'utilisation du terrain et en 1987 pratique la vente aux enchères (taxe et terme).

En effet, l'urbanisme repose sur une certaine utilisation des sols. La planification ancienne exigeait pour 10 000 personnes des normes quantitatives strictes (commerces, constructions, etc.). Comme l'ouverture de la Chine implique de nouvelles lois d'urbanisme, « les problèmes-clés d'aujourd'hui sont les suivants : [...] étudier et déterminer le plus vite possible des méthodes concrètes de gestion planifiée » avec de véritables lois de l'urbanisme (Xu Mingtian, Dong Yang, 1993). Il s'agit donc d'utiliser des terrains appartenant à l'État. Ainsi, progressivement, se distinguent un droit de propriété, un droit d'utilisation et de gestion. Le développement urbain se trouve confronté à de redoutables problèmes.

Dans l'ex URSS, la transformation est moins progressive car on est passé d'une planification rigoureuse à une privatisation plus rapide. Néanmoins les ministères ont établi des plans et des schémas directeurs approuvés au plus haut niveau. Les plans de Moscou, de Leningrad dépendaient du Comité central et des ministres. Ces schémas rigides ont été conçus pour de nombreuses années car il n'y avait pas non plus les contraintes des problèmes fonciers. Toutefois la conservation des patrimoines a toujours figuré dans ces plans pourtant « standardisés ». Qu'il s'agisse de Moscou, de Saint-Petersbourg, de Prague en Europe centrale ou des villes baltes, les églises ou quartiers anciens ont été rénovés s'il le fallait.

En revanche, dans les démocraties occidentales les documents présentent des traits communs mais avec plus ou moins de rigueur suivant les États. Des différences existent dans trois domaines : les objectifs, la précision et l'application. En France, vieux pays centralisateur, aux traditions administratives, les documents sont précis mais les mesures d'application lourdes et lentes. Les États ont toujours les mêmes préoccupations : sauvegarde de l'environnement, du patrimoine, de la paix sociale mais ce sont les autorités locales qui doivent adapter un document aux spécificités de chaque ville. En France, jusqu'à la décentralisation de 1983, c'est l'État qui accorde les permis de construire mais dans de nombreux pays son influence est plus faible. Afin de mieux comprendre les mécanismes de l'urbanisme, il est intéressant d'analyser le modèle français qui sera d'ailleurs imité dans un certain nombre de pays.

### *En France : du plus général au plus concret*

Les grands principes de l'urbanisme ont été précisés en 1968 par une loi qui sera complétée progressivement. Ce *code de l'Urbanisme* constitue un cadre général ; l'occupation des sols doit être compatible avec les lois d'aménagement. Il faut « préserver l'équilibre du territoire » qui est (art. L. 110 du Code) le « patrimoine commun de la nation ». Il y a donc les grands objectifs et les applications à l'échelle locale. Le code

de l'Urbanisme a pour objet d'harmoniser le développement des communes.

Des schémas plus concrets s'élaborent en 1965-1970 pour les grandes agglomérations (OREAM) et en 1975 pour la région parisienne. Les *schémas directeurs* (SD, loi de 1967) sont des documents plus précis qui couvrent plusieurs communes prévoyant un développement de 10 à 30 ans. Un PAR (plan d'aménagement rural) concerne les régions moins urbanisées et agricoles.

Avant la loi de décentralisation de 1983, ces SD portaient le nom de SDAU (schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme). Par la suite, les communes les établissent en se regroupant. Ils sont opposables aux collectivités publiques mais les POS (plan d'occupation des sols) seront opposables aux tiers. Ces SD sont souvent considérés comme très contraignants par les maires. Ils « fixent les orientations fondamentales de l'aménagement des territoires ». Il faut trouver un équilibre entre l'extension urbaine, l'exercice des activités agricoles, les diverses fonctions économiques, la préservation des paysages naturels et du patrimoine. Ces SD doivent aussi tenir compte de l'existence des risques naturels et des risques technologiques (art. L. 122-1 du code de l'Urbanisme). Un schéma directeur couvre plusieurs communes : par exemple sur la Côte d'Azur française, le SD de 1994 concerne Grasse-Cannes-Antibes avec des objectifs valables jusqu'en 2015.

Les POS sont créés par la loi d'orientation foncière de 1967. Leur objectif apparaît, en théorie, très simple : fixer l'utilisation des sols dans le cadre des schémas directeurs. Les plans réalisés sont conçus à une très grande échelle. Les rapports entre POS et SD posent parfois des problèmes car ils ont été promulgués ensemble ou l'un après l'autre. Parfois un SD ne donne aucun conseil pour une activité donnée. C'est le cas du POS de Grasse qui n'évoque pas le sort de l'agriculture ; il laisse par conséquent les élus décider du zonage lors d'une révision du POS.

Le POS ou l'avenir d'une commune

## *Un objectif : l'aménagement local*

Un POS doit fixer la vocation d'un terrain. Comment utiliser l'espace en respectant les principes du code de l'Urbanisme ? Chaque commune établit une *présentation* qui explique les atouts locaux, décrit le paysage et le patrimoine, les zones « naturelles » ainsi que les données démographiques, économiques ou culturelles locales. Par exemple protéger des espaces forestiers ou agricoles, prévenir des risques naturels, etc. Cette « présentation » est une véritable étude d'impact qui détermine les possibilités de construction.

Les POS concernent essentiellement les grandes communes mais depuis 1983 les plus modestes peuvent établir des plans. Une réforme en cours des « cartes communales » permettra à ces petits territoires de décider aussi en matière d'urbanisme. Les POS se présentent toujours de la même façon : outre la « présentation » déjà signalée le but de ce document est d'établir un *zonage* très précis ; des plans accompagnent naturellement celui-ci. En général il s'agit de cartes à 1/2 000 jusqu'au 1/5 000 ou 1/10 000. Cette cartographie est essentielle car il ne doit pas y avoir de contestation possible sur le zonage et les limites. À ces documents s'ajoute une réglementation. La construction est en effet limitée par une série d'obligations très précises. Le COS (coefficient d'occupation des sols) est la surface de plancher hors-d'œuvre nette que l'on peut construire. Un est le maximum : autrement dit sur 1 000 m<sup>2</sup> de terrain il est autorisé de bâtir 1 000 m<sup>2</sup>. Par exemple, dans une zone urbaine de forte densité le COS peut être de 1,5. Dans une zone à très faible densité, il ne va pas dépasser 0,15. Il est nul pour une zone « naturelle ». Un CES (coefficient d'emprise au sol) complète le COS. En effet, pour éviter l'urbanisation totale d'un terrain, une certaine partie doit demeurer non bâtie (30 % par exemple). Le POS est plus précis encore car, en fonction de la vocation de la zone, la hauteur des maisons peut être indiquée.

En zone urbaine de forte densité par exemple, les hauteurs peuvent atteindre 12 m, mais se limiter à 7 m dans les zones résidentielles de faible densité. Ces hauteurs sont liées à la fonction : ainsi dans une zone militaire 15 m peuvent être autorisés et en « zone naturelle protégée » 7

m pour les logements de fonction. Dans une zone agricole protégée, le POS fixe la hauteur maximum des bâtiments ; des serres 5,5 m par exemple.

Des secteurs sont « annexés » ou « détachés » du POS. En effet le patrimoine, les monuments historiques, exigent des traitements spécifiques. Par exemple les ZPPAUP (zones de protection du patrimoine architectural urbain et paysager) réglementent d'une façon très minutieuse l'architecture des bâtiments inscrits ou classés à terme dans ce périmètre. D'autre part, des secteurs « détachés » ne sont pas concernés par le POS ; c'est l'exemple des ZAC c'est-à-dire des Zones d'aménagement concerté.

Les POS doivent être en conformité avec les grandes orientations nationales et régionales. Le POS respecte les lois de la République : loi paysage (8 janvier 1993), loi sur la protection de l'environnement (février 1995), loi sur l'eau du 3 janvier 1992, sur les zones inondables ou loi relative à la lutte contre le bruit (1992). Suivant la spécificité d'une ville, des contraintes particulières peuvent apparaître. Ainsi la présence d'un aéroport impose à l'urbanisme des normes strictes (loi du 11 juillet 1985) : des constructions seront en effet autorisées, d'autres interdites. Il faut aussi respecter des directives européennes par exemple la protection d'oiseaux sauvages.

Le POS apporte un progrès considérable au processus d'urbanisation surtout dans les régions convoitées dont le sol est l'objet d'une intense spéculation. Un POS évolue mais les procédures sont lentes et lourdes. Il est aisé de comprendre les débats qui se déroulent dans les communes face à un plan très strict qui gêne bien des habitants pour diverses raisons. La pression urbaine est très forte dans les zones proches de la ville. Tout dépend, en effet, de la situation d'un secteur et de sa destination future. Des intérêts financiers considérables sont souvent en jeu.

*Zones urbaines, zones agricoles et naturelles*

Le POS repose donc sur une zonation des territoires communaux établie à partir des structures communales. Trois types d'espaces se juxtaposent : les zones urbaines (U), les zones naturelles et agricoles (N), les zones intermédiaires (NA) :

- *la zone U* est à la fois « urbaine » et « urbanisable ». Dans ce domaine les constructions sont admises ; il s'agit de secteurs déjà équipés. À l'intérieur de cette zone U apparaissent des secteurs différents classés UA, UB, UC, UD, etc. qui correspondent à des contraintes et des objectifs différents. Tout dépend de la fonction de la zone ; dans le centre-ville ancien (UA<sub>a</sub>) ou historique, la construction en ordre continu est la règle ; il faut préserver les paysages architecturaux et les caractères des bâtiments. En revanche, le centre-ville plus moderne (UB) admet des immeubles collectifs, les services de la ville, les commerces. La zone UC est le plus souvent aux franges de la cité ; il peut s'agir d'une « centralité secondaire » où la densité est encore forte. Ainsi, les zones U se poursuivent dans la périphérie en fonction des conditions locales et des activités de la région : vocation industrielle, services ou tourisme et fonction d'accueil (hôtels, villages de vacances, métiers de la mer, maisons de retraite) ;
- *les zones NA* sont des zones de transition très variées, destinées à une « urbanisation future », situées en principe entre U et NB. Elles permettent de prévoir une extension de la ville. Une NA a, par exemple, la possibilité de devenir une zone résidentielle, une ZAC et 2NA une zone d'activité artisanale et industrielle. Ainsi s'ajoutent des zones 3NA, 4NA, etc. Tout repose sur les possibilités de constructions et d'équipements. Parfois la capacité d'une zone en logements est faible, elle dépend de la fonction que l'on veut développer et des contraintes déjà énumérées : communes touristiques, communes de montagnes, protection des sites, etc. ;
- *les zones NB, NC, ND* correspondent davantage à des espaces naturels ou agricoles.

Le domaine NB n'autorise que peu de constructions et il n'est pas question de « renforcer » les équipements existants. En fait il s'agit encore, suivant les cas, d'espaces pouvant être urbanisés à la suite d'un changement dans le POS. Une urbanisation « légère » n'est pas exclue.

La zone NC correspond à des espaces protégés ; ces « richesses naturelles » peuvent provenir du sous-sol, du sol, de l'agriculture. La valeur productive est essentielle ; ce n'est pas la qualité du paysage qui importe mais, par exemple, la valeur agronomique. Ces zones NC sont donc des « zones naturelles de richesse économique réservée aux activités agricoles » ; cela peut concerner aussi des carrières ou des salines, c'est-à-dire des espaces de « richesses économiques ». Des constructions sont autorisées dans ce cadre et liées aux besoins des exploitations agricoles (voire le tourisme à la ferme).

Les zones ND sont impérativement protégées en raison de la beauté des paysages, des qualités écologiques, de la classification des sites, de la présence de massifs forestiers. Ces derniers longtemps soumis à des pressions pour que l'on puisse y construire, font aujourd'hui l'objet de protections particulières. Ces espaces sont inconstructibles sauf cas particulier (logements de fonction pour forestiers, etc.). Cette zone ND correspond aussi à des zones à risques (éboulements, incendies, inondations).

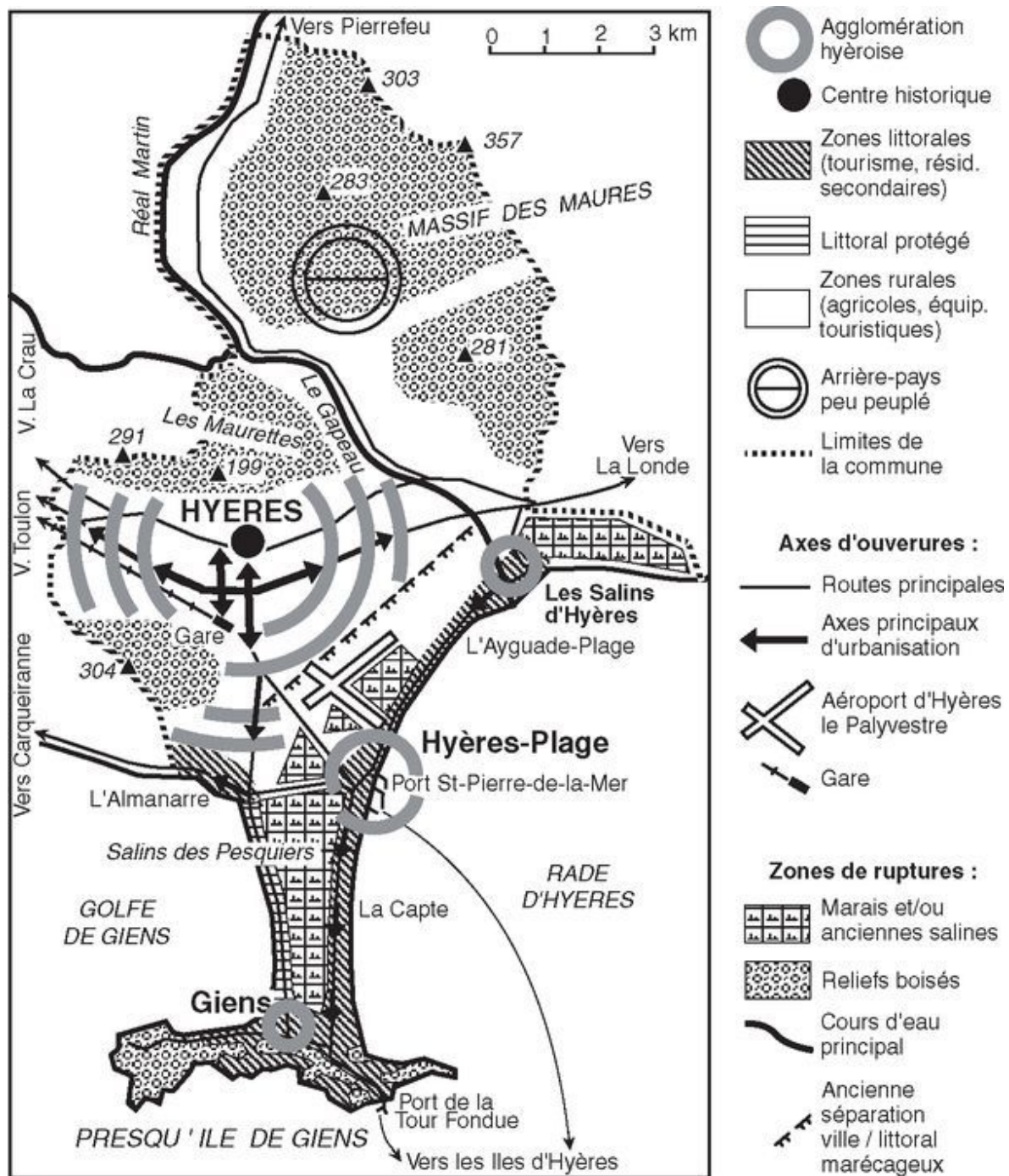
### *Un exemple sur la Côte d'Azur : Hyères (Var)*

Afin de mieux comprendre le principe d'un POS, l'analyse d'un modèle précis est indispensable. La commune de Hyères, dans le Var, sur la Côte d'Azur, constitue un très bon exemple. En effet, l'étendue de celle-ci, 13 238 hectares, l'une des plus vastes de France, sa diversité, la richesse des paysages, la présence des îles et du tombolo double de Giens intègrent l'urbanisation dans un contexte particulier. La présence d'un littoral très touristique et d'une agriculture très spécialisée, sans compter l'aéroport très important (800 000 passagers en 1996), donnent à ce POS une variété particulière.

L'étendue de la commune (20 km Nord-Sud, sans compter les îles, 10 km dans le sens Est-Ouest) offre une synthèse de tous les problèmes qui se posent dans une ville moyenne d'environ 50 000 habitants qui est proche de l'aire toulonnaise. Le POS tient compte du *milieu naturel* particulier de la commune. Les premiers contreforts des Maures, surplombant une plaine inondable, constituent le site primitif de la vieille ville (d'où l'intérêt du patrimoine ancien). La ville moderne a progressé dans la plaine de colmatage récent, formée de terrasses qui descendent vers la mer. L'îlot de Giens est rattaché à la plaine par deux flèches formant un double tombolo. Ceinturant la baie, les îles constituées de plateaux s'élèvent à 200 m au-dessus de la mer. Ces milieux sont d'une très grande richesse biologique ; la commune compte 14 ZNIEFF (zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique). Le Conservatoire du littoral gère d'ailleurs de nombreux sites fragiles (sur la presqu'île de Giens en particulier) et Port-Cros est parc national. Ces écosystèmes exigent des précautions particulières et des protections : risques d'inondations, d'incendies, fragilité du milieu naturel marin, faune rare, cordon littoral très mince, etc.

L'urbanisation implique également des dispositions spéciales car la pression sur les sols, sur un littoral très convoité est particulièrement forte ([Figure 13.2](#)). L'extension des constructions doit être limitée à proximité des rivages et la richesse agricole (fleurs, cultures maraîchères) exige une protection des zones productives. Il existe en définitive peu de possibilités de constructions : à Giens par exemple la capacité d'accueil n'est que de 300 logements. Par ailleurs, la vieille ville perchée avec son château fait partie du patrimoine et il existe aussi, en bord de mer, les racines de l'ancienne implantation grecque « d'Olbia », face à la rade de l'Almanarre connue pour les championnats de planches à voile. D'autres contraintes, déjà signalées (base militaire, aéroport entre la ville et le port), imposent des limites au développement urbain.





**Figure 13.2**

**Hyères (Var) : la conquête du littoral**

Le POS a été voté le 19 décembre 1989 par le conseil municipal, puis annulé par une décision du Conseil d'État et, en définitive, arrêté le 31 octobre 1997.

Ce résumé très simplifié montre la complexité d'un POS. Ce système n'est pas rigide car une ville évolue mais la prise en compte, pour chaque lieu, des conditions locales se révèle nécessaire.

Toutefois un avant projet de loi dont l'objectif est de renforcer la cohérence des politiques urbaines a été soumis au Conseil d'État à la mi-décembre 1999. Une réforme de l'urbanisme est prévue afin de fournir de « nouveaux outils » aux municipalités. Les *plans locaux d'urbanisme* doivent donc remplacer le POS. Des *schémas de cohérence territoriale* prennent la place des schémas directeurs devenant l'élément central de la planification. Une plus grande souplesse est recherchée ainsi que la sécurité juridique lorsqu'il s'agit d'appliquer des décisions. On veut éviter cette multitude de recours qui apparaissent à l'annonce des zonages.

***Les zones du POS (approuvées le 25 juin 1999)***

<b>Zones urbaines</b>	
UA	Centre ancien : zones de forte densité en ordre continu Hauteurs : 12 m en UA, 9 m en Ua <sub>a</sub> , 7 m en UA <sub>b</sub> . COS : néant
UB	Centre de la cité : zone de forte densité en ordre continu Hauteurs : 18 m (15 m en UB <sub>a</sub> , 24 m en UB <sub>b</sub> . COS : 3)
UC	Fort densité : construction en ordre continu autour du centre Hauteur : 15 m COS : 1,5
UD	Moyenne densité : constructions plus aérées Hauteur : 15 m COS : 0,5 et 0,75 pour les hôtels
UE	Moyenne densité : ordre discontinu Hauteur : 7 m COS : 0,4
UF	Très faible densité, très aéré Hauteur : 70 m COS : 0,15 et 0,3 pour les hôtels
UG	Zone réservée aux équipements touristiques et santé : hôtels, WF, campings, hôpitaux Hauteur : 9 m COS : 0,2 et 0,4 pour les hôtels
UH	Zone résidentielle, faible densité Hauteur : 7 m COS : 0,10 lotissements, ensembles interdits
UI	Activités industrielles et artisanales Hauteur : 12 m
UJ	Zone portuaire COS : néant
UK	Zone de l'aérodrome, hauteur : 12 m
UL	Service public ferroviaire
UM	Usage militaire
<b>Zone de transition</b>	
1NA	Zone d'urbanisation future ZAC à vocation d'habitat
2NA	Activités industrielles et artisanales
3NA	Zone d'urbanisation future : habitat, bureaux
4NA	Zone d'urbanisation future : ZAC
5NA	Aménagement sous forme de ZAC
<b>Zones naturelles et agricoles</b>	
NB	Construction à faible densité caractérisée

	Lotissements interdits
1NC	Zone agricole protégée, hauteur : 7 m
2NC	Zone de richesse économique (Salins) COS : néant
1ND	Zone naturelle protection de la forêt, des sites, des paysages COS : néant
2ND	Zone naturelle protégée ; aucune construction (sauf logement de fonction)

Un POS n'oblige pas à construire des équipements publics. Une municipalité se trouve souvent obligée de choisir entre la construction de logements ou des activités ; on peut très bien préférer la solution de l'habitat. En réalité, un équilibre doit s'établir ; un maire a la possibilité d'utiliser les ZAC pour des zones ponctuelles afin de favoriser la juxtaposition de logements, d'activités, d'équipements publics, de jardins.

Le POS n'est qu'un outil pour un aménagement à long terme et en définitive exige tout un travail de préparation. Il détermine pour longtemps (juridiquement, techniquement) l'évolution d'une commune. La rédaction d'un POS repose sur une procédure très lourde qui exige du temps et du travail de concentration. L'urbaniste prépare les documents : ceux-ci demandent de la recherche, l'aide à la décision devient essentielle.

Ainsi les POS constituent un outil remarquable, mais les décisions doivent être durables. Une *perpétuelle remise en cause*, comme le soulignait déjà le rapport *Larcher* en 1998, est un handicap. Ces documents doivent résister au temps. Deux solutions seraient souhaitables : « La première consisterait à instituer un délai minimum pendant lequel – sauf circonstances exceptionnelles – une révision du POS serait juridiquement impossible. La seconde passe par une diminution de l'ampleur des surfaces foncières dites “d'urbanisation future” ».

Toutefois il faut sans cesse adapter ces POS. Ainsi, à Hyères, on a supprimé un plan local d'urbanisme mais quatre années après il « renaît » car il faut régler des problèmes de transports, d'architecture et d'occupation des sols (2008). De même la commune a du tenir compte

d'un Arrêté préfectoral, de 1997, créant une zone de protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager, du centre ancien de la ville d'Hyères les Palmiers : la surface est de 240 ha.

En bref, le rôle des architectes et des urbanistes, même si leur travail ne consiste qu'à exécuter un projet, est donc essentiel. L'environnement, facteur de bien-être, dépend de ce modelage de l'espace. L'influence des constructeurs a été si forte que des quartiers entiers sont aujourd'hui peu vivables. Des décennies d'erreurs contrarient pour des années le développement urbain. La « solution » démolition-reconstruction, dans des banlieues sensibles, est la preuve de cet échec à la fois architectural et socio-économique. Le Corbusier a écrit que l'architecture est « le miroir des temps ». Il ajoutait que « l'architecture actuelle s'occupe [...] de la maison ordinaire et courante pour hommes normaux et courants [...]. La droite est la grande acquisition de l'architecture moderne et c'est un bienfait : il faut nettoyer de nos esprits les araignées romantiques ». Nul doute que ces « tracés régulateurs » et ces lignes géométriques ont remporté la victoire dans l'architecture du XX<sup>e</sup> siècle. Ces « araignées romantiques » ont été chassées par ces constructions qui sortent d'un « coffrage comme une pièce de fonte », mais les problèmes de la ville n'ont pas été résolus pour autant.

L'urbanisme n'est qu'un élément d'un système complexe qui comprend des niveaux différents. Des considérations sur l'urbanisme et la beauté architecturale peuvent paraître futiles face aux besoins élémentaires des citadins pauvres et des ceintures de misère qui entourent certaines villes. La ville future veut concilier croissance et environnement. Le « fonctionnel » ne suffit pas ; l'efficacité économique de la ville doit s'accompagner d'une amélioration du cadre de vie et d'un équilibre régional. Après les erreurs des stratégies des années 1960-1990, de nouvelles orientations sont proposées. Il faudra aussi poser la question essentielle : qui gouverne les villes ?

Dans ces conditions le développement du cadre de vie est essentiel. Contrairement à ce que l'on dit parfois la notion de « local » ne se comprend pas à diverses échelles. Chaque « quartier » est profondément original. Il s'agit fondamentalement, comme l'indique A.A. Moles, de « l'univers du connu » : celui-ci est « l'héritier du village dans l'espace

urbain » (1977). Il faut en effet connaître la psychologie de l'espace pour évoquer le local. Dans ces conditions on comprend toutes les difficultés d'un développement durable à cette échelle.

## Chapitre 14

### Le développement urbain durable : des obstacles insurmontables ?

LA NOTION DES VILLES DURABLES, si souvent critiquée (car c'est très à la mode) est un concept essentiel. Une phrase de Saint-Exupéry résume bien la difficulté d'une conciliation du présent et de l'avenir : « nous n'héritons pas de la terre de nos parents mais nous l'empruntons à nos enfants ». Comme on le sait les villes rassemblent tous les facteurs de non durabilité des systèmes actuels. On connaît les fameux trois P qui résument ce développement : l'équité sociale (*people*), la préservation de l'environnement (*planet*), et l'efficacité économique (*profit*). D'autre part la notion de ville durable ne se pose pas dans les mêmes termes au Nord et au Sud. Deux impératifs sont à respecter : tout d'abord partir toujours des habitants, du niveau local en développant la participation et l'éducation ; ensuite, faire face aux problèmes mondiaux qui sont globaux comme l'effet de serre, la dégradation, la pauvreté. Antoine S. Bailly pose en définitive la question essentielle : « comment rendre les villes plus humaines tout en conservant leur diversité culturelle ? »

Dans le concept d'éco-développement l'impact de la croissance sur l'environnement naturel est plus important que l'impact sur les sociétés elles-mêmes. Quoi qu'il en soit, ce débat sur la croissance et la durabilité n'a pas fait avancer le problème du développement économique des pays pauvres. Françoise Choay craint que la ville ne soit un facteur de ségrégation sociale par ses structures éclatées, par les coûts sociaux ou écologiques de l'étalement. Il y a toutefois une certaine naïveté à rejeter sur les villes tous les maux de la planète. La ville est source de développement et doit être replacée dans un contexte géographique. Comment parler du développement urbain sans penser à un

développement régional : la ville même mondiale n'est pas encore isolée, elle est intégrée à un système spatial même à l'époque d'Internet et des villes globales.

Les problèmes de stratégies urbaines se situent à quatre niveaux : locaux, régionaux, nationaux et mondiaux. Autrement dit, les politiques de la ville s'intègrent dans une pyramide de décisions souvent contradictoires. La mondialisation accentue les difficultés et met en relief la diversité des systèmes urbains.

### **Qu'est-ce qu'une ville durable ?**

Une réalisation sur le long terme

*Des conférences qui se suivent...*

Dès les années 80, une étude de l'UICN (Union internationale pour la conservation de la nature) parle déjà d'un « développement durable ». L'Assemblée générale des Nations unies donne, en 1983-1987, à Madame Gro Harlem Brundland, Premier Ministre norvégien, la présidence d'une commission mondiale sur l'environnement et le développement. Celle-ci élabore un rapport qui rend la notion célèbre. La ville est incorporée dans une problématique mondiale qui pose la question d'un développement plus équilibré. En réalité, ce rapport doit se replacer dans une série de manifestations qui se sont déroulées durant les trente dernières années du XX<sup>e</sup> siècle.



Conférence de Stockholm Nations unies, 1972	L'homme et l'environnement La nouvelle stratégie : l'éco-développement
L'UICN et le WWF 1980	L'Union internationale pour la conservation de la nature et le <i>World Wildlife Fund</i> emploient l'expression de <i>sustainable development</i> (ou soutenable ou viable...)
Rapport Brundland 1987	<i>Our common future</i> Utilisation du terme « développement durable »
Rio de Janeiro 1992	Sommet sur l'environnement et le développement Agenda 21 : réflexion sur la procédure de mise en œuvre locale. Diffusion de la notion de développement durable
Istanbul 1996	Sommet des « habitats humains »
New York 1997	Assemblée des Nations unies Bilan de l'agenda 21 : un échec ?
Kyōtō, 1997 et Buenos Aires, 1998	Réflexion sur les climats et l'inégalité des civilisations face à l'environnement
Conférence de Johannesburg ONU, 2002	Sommet de la terre Rio + 10
2003	La France se dote d'une stratégie nationale Du développement durable
2005	Entrée en vigueur du protocole de Tokyo sur Les émissions de gaz à effet de serre

Dans toutes ces conférences les problèmes sont multiples. La protection de l'environnement est au centre des discussions et l'avenir urbain n'est qu'un aspect du problème global. C'est la gestion environnementale qui constitue l'objet principal de recherche. Il faut concevoir une masse productive supportable pour l'environnement mais la ville, par définition, artificialise plus ou moins totalement un milieu. Comment appliquer aux villes ces grands principes qui opposent les nations développées et les pays pauvres ? La dimension sociale a souvent été oubliée ainsi que le niveau local (G. Benko, 1998).

Le programme Most (*Management of Social Transformation*, UNESCO) a pour objectif l'étude de certaines villes (Genève, Le Cap, Toronto et Montréal). Dans cette recherche, les « acteurs » de la ville jouent un rôle important. (La gouvernance ou *governance* est une synthèse démocratique de la participation des citoyens et de données scientifiques et rationnelles.) La notion de développement durable est

donc tellement vague que son emploi implique toujours un complément d'information.

Dans les sciences sociales des tentatives ont été faites pour modéliser ce développement durable dans un système global hommes/écosystèmes (N. Georgescu Roegen, *La décroissance entropie-écologie-économie*, éd. Sang de la terre, 1995). Néanmoins, ce mélange sciences naturelles/sciences sociales n'est pas sans danger.

L'homme n'est pas qu'un simple élément des écosystèmes, le seul problème valable est la réduction de la pauvreté urbaine, l'accès aux logements et à l'emploi. Cette diminution de la misère repose aussi sur la possibilité d'avoir des équipements :

- posséder une gouvernance urbaine locale qui a la volonté de réussir le projet ;
- construire progressivement en fonction des besoins les plus urgents ;
- consultation populaire ;
- établir des services individuels ;
- entretenir les services mis en place (Cotton et Franceys).

Ces besoins montrent que la durabilité repose sur des réalités concrètes. Dans les pays pauvres, le développement durable porte des noms divers : égouts, eau potable, électricité, routes pavées...

### *Concilier des objectifs contradictoires*

On distingue généralement deux objectifs : d'une part, la compatibilité de l'extension urbaine avec un environnement naturel ou agricole et, d'autre part, la valeur du développement urbain pour les habitants. Autrement dit les différents acteurs de la ville ont des intérêts divergents : intégration des diverses communautés sociales, adaptation du bâti à la population, développement économique indispensable, etc.

La structure de ville « éclatée » à l'américaine se généralise. Est-il possible de maîtriser, d'organiser, cette diffusion spatiale de façon cohérente ? En réalité, la ville doit rester un lieu de centralité, de brassage

des peuples dans des espaces communs. La cité, au sens large du terme, est un facteur de développement. Les chercheurs issus des universités occidentales ont trop l'habitude de se limiter aux modèles occidentaux. L'urbanisation est, la plupart du temps, dans les pays du Tiers Monde, une amélioration pour la population qu'il s'agisse du sort des femmes, de l'éducation ou des taux de natalité. L'ignorance, ou le manque d'intérêt, pour le sort des ruraux des pays pauvres ou en voie de développement a fait de la ville le bouc émissaire idéal. La dispersion des activités, à la surface de la planète, coûterait très cher et serait très nuisible pour l'environnement. Toutefois, l'urbanisation implique une utilisation contrôlée et régulée de l'espace, denrée rare, suppose de l'imagination et de la créativité.

M. Polese a raison de remarquer que les « environnements forgés par l'homme ne sont pas nécessairement anti-écologiques avec une qualité de vie moindre ». Le développement durable exige des villes « bien gérées » donnant aux habitants une vie meilleure. L'urbanisation est inéluctable : le problème consiste plutôt, comme le désiraient les signataires de la *Déclaration d'Istanbul* (Habitat II), à fournir un logement décent pour tous et des établissements humains durables malgré l'urbanisation rapide.

#### La stratégie d'Habitat II (Remarques principales)

« – Encourager la création d'un environnement favorable et démocratique dans la ville ;

- appuyer le transfert des responsabilités et des ressources aux autorités locales ;
- encourager le partenariat entre les autorités locales, le secteur privé et la société civile ;
- promouvoir l'implantation de mécanismes participatifs et consultatifs à l'échelon local ;
- assurer le développement des capacités et le renforcement institutionnel dans les projets urbains ;
- centrer les efforts sur les populations pauvres des régions urbaines et périurbaines ;

- reconnaître et soutenir les efforts des communautés locales qui contribuent au développement des villes durables. » ■

*Extraits de la conférence des Nations Unies sur les établissements humains, Programme pour l'habitat, Istanbul, Turquie, juin 1996.*

Chaque ville, chaque région possède des caractères spécifiques. Toutefois, le problème fondamental est la pauvreté dramatique de certains quartiers urbains. D'après des études effectuées en 1996 par les Nations unies, 25 % de la population urbaine des pays en développement est dans l'état de pauvreté absolue (Unchs, *Global Report on Human Settlements, An urbanizing World*, Oxford University Press, 1996).

Cette pauvreté urbaine exige des mesures particulières car c'est l'avenir d'une partie de la population qui est en jeu (d'après l'UNICEF, en 2025, 60 % des enfants vont résider dans des villes de pays en voie de développement et 50 % appartiendront aux catégories pauvres). Le problème n'est donc pas d'imaginer des solutions irréalistes mais de savoir, compte tenu de la diversité des villes et des cultures, quelles sont les structures institutionnelles qui peuvent changer cette évolution des villes. Le développement urbain est multi-sectoriel et mobilise des décideurs à des niveaux différents : national, infranational ou municipal. La véritable question, en effet, est celle des véritables pouvoirs : Qui aménage les villes ? Qui prend les décisions ?

Les conflits du pouvoir

*Le renforcement des instances locales*

En juin 1997, la France communique aux Nations unies un projet de « Stratégie nationale de développement durable » qui est lié à l'aménagement du territoire. Quelques expressions sont à retenir dans cette présentation : « effets à long terme », « résultats immédiats », « combiner enjeux environnementaux et facteurs économiques et sociaux », « faire participer les acteurs locaux et régionaux ». Cette dernière

recommandation pose la question des acteurs de ce développement. Qui décide du sort d'une ville ? L'évolution est inséparable de la gestion politique, du rôle de l'État, de l'influence des citoyens et de la puissance locale des entreprises. Lorsque Fiat, à Turin, s'est délocalisé, dès les années 1980, son influence sur la ville et la vie politique municipale a diminué. Les intérêts publics et privés gèrent la cité, mais la mondialisation exige des institutions adaptées au nouveau système global. La gouvernance d'agglomération constitue le point essentiel de tout développement.

La compétition entre des intérêts contradictoires gêne la croissance urbaine. La logique uniformisatrice de l'État entrave, en France, par exemple, la nécessaire différenciation des politiques de la ville. Toutefois, dans toute l'Europe les pouvoirs locaux se sont affermis. Deux phases principales sont à distinguer, leur point commun est l'importance des transformations :

- dans les années 1960-1970, les États européens ont voulu réorganiser les institutions territoriales suivant la logique du « haut vers le bas » en réformant ce qu'on appelle le « gouvernement d'agglomération ». Ces années 1970 règlent avant tout les problèmes d'urbanisme, de logements, de routes dans les structures administratives existantes ou en faisant coïncider fonctions économiques et fonctions administratives. Les administrations, à l'échelle de l'Europe, dirigent ces activités réformatrices ;
- les années 1990, en revanche, tout en conservant les mêmes objectifs sociaux sont des années de compétition spatiale. La mondialisation place les régions et les villes dans un système de lutte pour la croissance et il faut trouver de nouvelles formes de gouvernement urbain. Les institutions doivent en effet faciliter le développement et la compétition. Le combat économique exige de la ville des moyens plus importants et plus souples contrairement à la lourdeur de la gestion administrative. Ce sont les élus qui vont jouer désormais un rôle important (la loi 142 en Italie, dès 1990, créait des cités métropolitaines dans 10 grandes

agglomérations : ce sont les autorités locales qui sont les maîtres d'œuvre).

Deux phases divisent ces années 1990. Dans la première moitié on assiste à une montée en puissance des grands édiles, dans la seconde partie de la décennie en revanche ce sont d'autres forces qui entrent en jeu : « [...] partis politiques, associations diverses, communautés culturelles et religieuses etc. »

### **De nouvelles institutions d'agglomérations**

« Depuis une quinzaine d'années, un grand nombre de pays européens tentent de réorganiser leur système de gouvernement métropolitain. Depuis la loi de 1992 sur l'Administration territoriale de la République jusqu'aux très récentes "loi Chevènement" et "loi Voynet" en passant par la "loi Pasqua", la France n'échappe pas à la règle. Par rapport aux années 60-70, les États européens [...] n'essayaient plus de réformer de manière autoritaire leur organisation territoriale. Ainsi la négociation entre l'État et les collectivités locales a remplacé le «traitement» centralisé de la question [...]. Cette tendance au renforcement des pouvoirs locaux, à la reconfiguration des relations intergouvernementales affecte l'ensemble des pays européens. C'est ce que nous avons pu noter à travers une recherche comparative portant sur huit villes de rang intermédiaire, en termes démographiques, et situées dans des systèmes constitutionnels très différents : Bordeaux, Lyon, Bologne, Turin, Rotterdam, Manchester, Stuttgart et la métropole lémanique (Genève-Lausanne)...

« Ce qui prime c'est la recherche de la compétitivité territoriale par la création d'institutions adaptées au défi de la globalisation de l'économie. Les institutions urbaines deviennent pour les réformateurs des instruments de compétition entre les grandes villes. La démarche est avant tout entrepreneuriale : il faut créer de nouvelles institutions urbaines capables de doter les villes en équipements structurants pour les entreprises et de faire émerger de véritables "fonctions métropolitaines". On va donc procéder, dans tous les pays européens à une valorisation des "particularités de leur territoire". Il y a en Europe de nombreux exemples de cette importance des élus locaux. "Même combat aux Pays-Bas ou

encore dans le Land de Bade-Würtemberg en Allemagne... La Suisse, en la matière, constitue l'exception à la règle" ». ■

*Source : Bernard Jouve, « La gouvernance d'agglomération en Europe : les leçons d'un échec », Pouvoirs locaux, n° 42, septembre 1999.*

### *Une compétition internationale*

Le rôle grandissant des acteurs locaux met en présence un maire, une municipalité, des conseils régionaux, des entrepreneurs et des partis politiques : la liste n'est qu'indicative. L'administration centrale est toujours présente et les diverses associations de quartiers, les syndicats, les associations locales les plus puissantes font également partie de la gouvernance. Un parti politique, lorsqu'il domine une ville, exerce une influence capitale. Une nouvelle génération réformatrice d'élus a été à l'origine de vives tensions : M. Vitali à Bologne ou B. Pepper à Rotterdam symbolisent une bourgeoisie tertiaire du « centre-ville » souvent très éloignée des préoccupations des élus des périphéries. Le profil de ces décideurs « urbains » peut choquer les autres élus des communautés urbaines élargies. Ce divorce, très courant, se retrouve dans de nombreuses villes européennes de Bordeaux à Stuttgart (cf. B. Jouve, C. Lefebvre, *Villes métropoles : les nouveaux territoires du politique*, Économica, Paris, 1999).

En revanche, la présence d'une équipe municipale soudée, animée d'un projet, a la possibilité de mener une politique efficace. Un consensus sur les problèmes à long terme est obligatoire. Ainsi le terme de gouvernance désigne un mode de régulation urbain qui exige une coordination entre l'État et la *société civile* (institutions locales, municipalités, élites, etc.).

Le développement urbain implique aussi des *acteurs économiques* dynamiques. La représentation politique locale entre souvent en conflit avec ce que l'on peut appeler, pour simplifier, le « patronat » et les structures économiques représentatives ; celles-ci dépendent des situations locales. Il existe une très grande variété des modes de

gouvernance et des conditions économiques urbaines. Dans chaque ville, le patronat exerce une certaine influence mais son action peut considérablement varier. Les intérêts économiques locaux sont très diversement représentés. Parfois la question ne se pose même pas : l'importance des activités du port à Rotterdam n'a pas besoin « d'élus » pour peser sur les décisions ! Parfois une structure industrielle est constituée, comme en Italie centrale, de PME et d'artisans (entre Rome et la plaine du Pô). Dans de nombreuses villes comme Stuttgart ou Lyon, le patronat exerce depuis longtemps une influence grâce aux chambres de commerce. L'attitude des décideurs économiques varie avec les traditions de la ville, leur poids, leurs organisations, leurs liens avec les partis politiques.

Face à la compétition internationale, les intérêts économiques deviennent prioritaires. Le patronat exige des élus les mesures structurelles indispensables au développement de la ville. À Bordeaux, les entrepreneurs ont longtemps reproché à la municipalité son incapacité à faire face aux contraintes de la compétitivité. La création d'institutions urbaines capables de créer une dynamique de croissance est demandée par les intérêts privés. La ville doit être équipée de façon à gagner les nouvelles luttes territoriales. Lorsque la situation économique se dégrade, les entreprises (et les syndicats) vont exercer une pression sur l'État (variable suivant les pays...). En effet, la mondialisation entraîne une dépendance vis-à-vis des lois du marché. Le terme de *connexité* convient bien pour désigner une interdépendance qui n'exclut pas le fait que chaque ville se retrouve seule face à ses problèmes. La contrainte mondiale entraîne des rapports entre les intérêts privés et les municipalités qui sont par essence conflictuels. Chaque ville est isolée si elle ne trouve pas des institutions adaptées en créant, pour reprendre l'expression de P. Aydalot, un « milieu innovateur ». Quoi qu'il en soit, ce nouveau contexte amène une triple obligation pour les villes : synergie entre les acteurs, coopération intercommunale et régionale, ouverture mondiale ([Figure 14.1](#)).

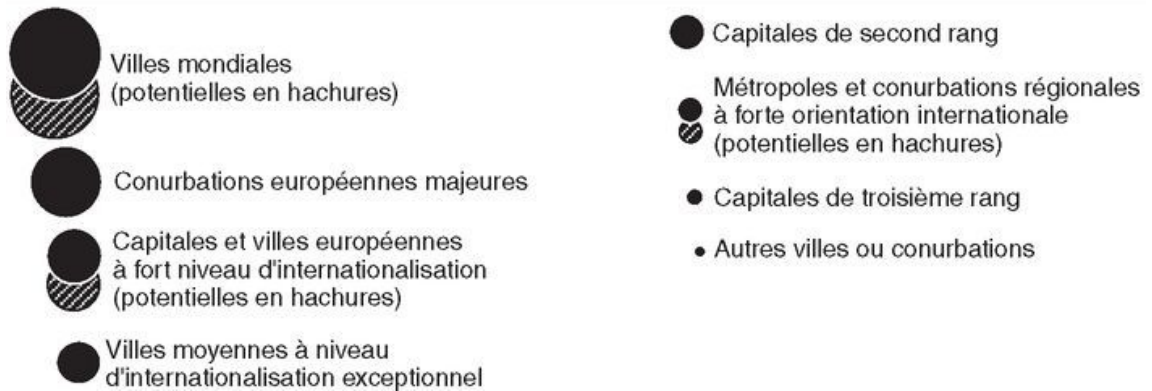
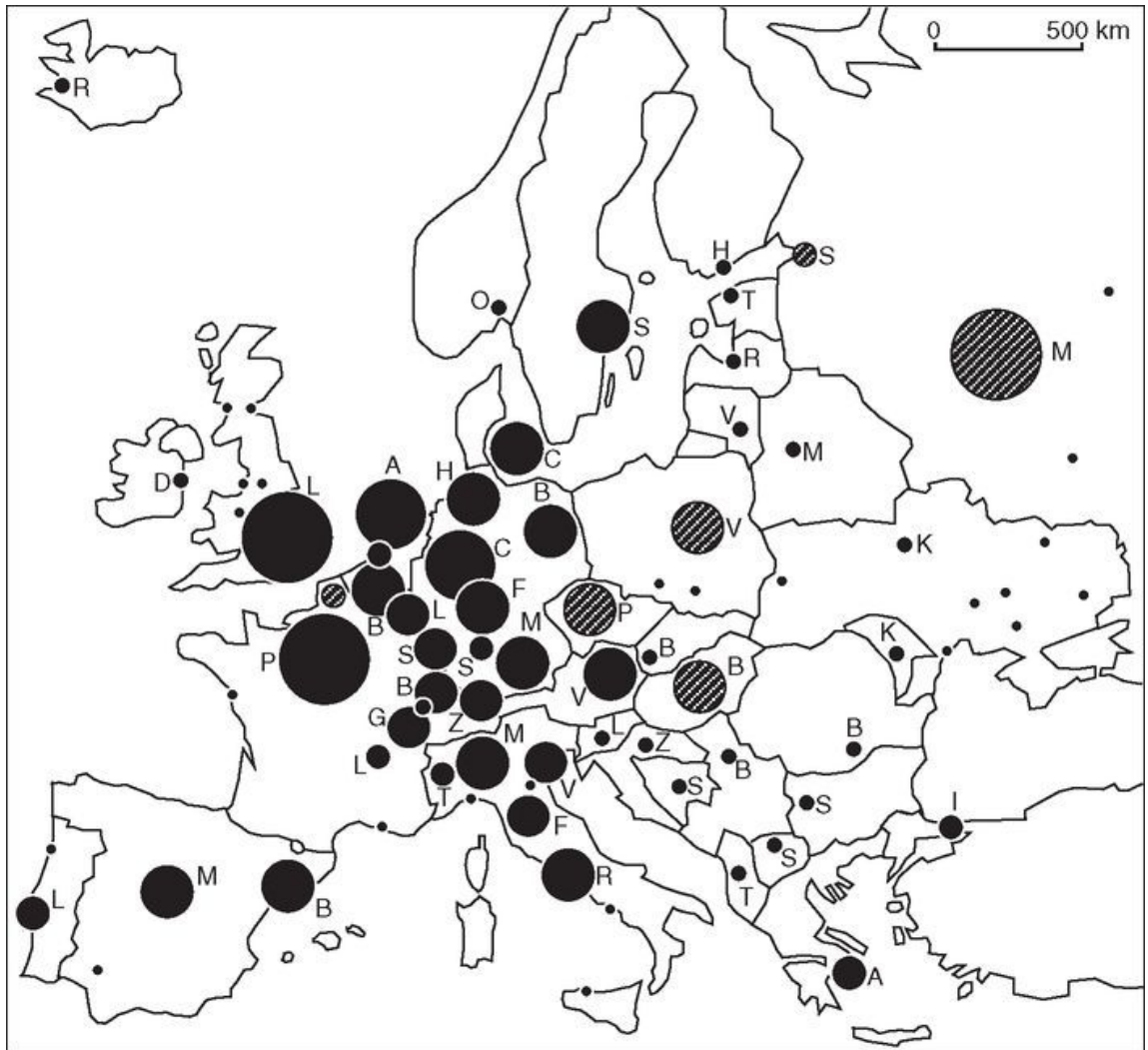
### **Qui gouverne la ville ?**



## La multiplication des « identités »

### *Des services publics aux lobbies*

Le gouvernement des villes se heurte à un obstacle majeur : la logique des entreprises, des diverses associations n'est pas la même que celle des services publics. La nature des lois d'un pays est variable : c'est l'exemple de la laïcité en France. La ville étant un lieu de décision le problème des stratégies, de la possession du pouvoir, est capital. Qui peut orienter la politique de la cité dans le sens du bien commun sans sacrifier le long terme aux intérêts à court terme dangereux pour l'avenir ? La faiblesse des stratégies urbaines des années 1970-1990, en France, est l'illustration de cette incapacité des pouvoirs publics face à la multitude des *lobbies*. On doit regretter l'absence d'analyses, chez les géographes, sur ce sujet. Le *lobbying* est un ensemble d'activités exercées par un groupe de pression. Le but : influencer à son avantage un décideur, un homme politique. La technique peut être discrète ou voyante (grandes manifestations), organisée ou informelle. Un *lobby* peut être reconnu, officiel ou « souterrain » et clandestin. Il peut aussi avoir des objectifs charitables, agir pour le bien commun ou vouloir obtenir des privilèges et des décisions néfastes pour la société. La technique repose parfois sur le pot-de-vin ou sur des explications justifiées et de l'information. Parfois ce sont, par exemple, des industries qui vont avoir des *lobbies* plus forts que des industries en forte croissance et plus aptes à se développer. Dans ces conditions, on comprend qu'une grande cité soit un lieu d'affrontements entre les besoins durables et les stratégies des entreprises qui vont s'en aller ailleurs si les conditions ne plaisent pas. Parmi ces intérêts nombreux il faut signaler la montée des communautarismes, cette recherche d'une identité qui se traduit, dans les villes, par une succession de « barrières mentales », de « talus » formés par des groupes de populations en quête de traditions et de spécificités.



**Figure 14.1**

*Une typologie des villes européennes D'après Villes d'Europe, BCC 1999, n° 207-208.*

Les quartiers deviennent pour des raisons sociales, ethniques, nationales et religieuses des sortes de ghettos qui font de la ville une véritable

mosaïque. Dans ces conditions, les groupes de pressions abondent mais la répartition des acteurs est très variable.

Une très grande diversité de solutions apparaît donc suivant les pays, suivant les villes. À Mumbaiï, aux Indes, l'échec d'une gestion administrative fondée sur l'abondance des acteurs publics a permis l'installation, selon M.H. Zerah, « des opérateurs privés et des associations qui se posent de plus en plus en interlocuteurs obligés des administrations et des élus ». À Berlin le système est très complexe : va-t-on enfin aller vers une sortie de crise « au terme d'une décennie de querelles de clochers » ? (C. Halpern et H. Haussermann). Le gouvernement urbain se caractérise au XX<sup>e</sup> siècle par le pouvoir du secteur public « avec pour corollaire la faiblesse structurelle du secteur privé, la centralisation du système décisionnel ». La très inquiétante crise de 2001 a entraîné l'arrivée de « nouveaux acteurs publics et privés », mais la domination des partis politiques se poursuit, constituant une vieille tradition du communisme.

Le *service public* doit décider des grandes priorités. Il existe une demande en ce sens car les autorités locales n'ont pas le recul ou l'envergure pour arrêter des orientations globales. Le rôle de l'État demeure essentiel mais il varie suivant les modèles nationaux. Les armatures urbaines se sont formées dans des systèmes différents ; la notion de services publics varie suivant les pays. En Europe, une certaine unité recouvre le terme. Celui-ci s'applique à des domaines qui ne peuvent pas être régis uniquement par la règle de la concurrence : routes, énergie, transports, santé, éducation, etc. Il existe ainsi un modèle latin qui reconnaît une grande importance aux services de l'État. En revanche, dans les pays du Nord, la puissance publique n'a pas de rôle créateur ou innovant mais tout simplement régulateur. Au Royaume-Uni, le *Public Service* correspond à une éthique et une gamme d'activités stratégiques. En Allemagne, les équipements et infrastructures sont synonymes de services publics.

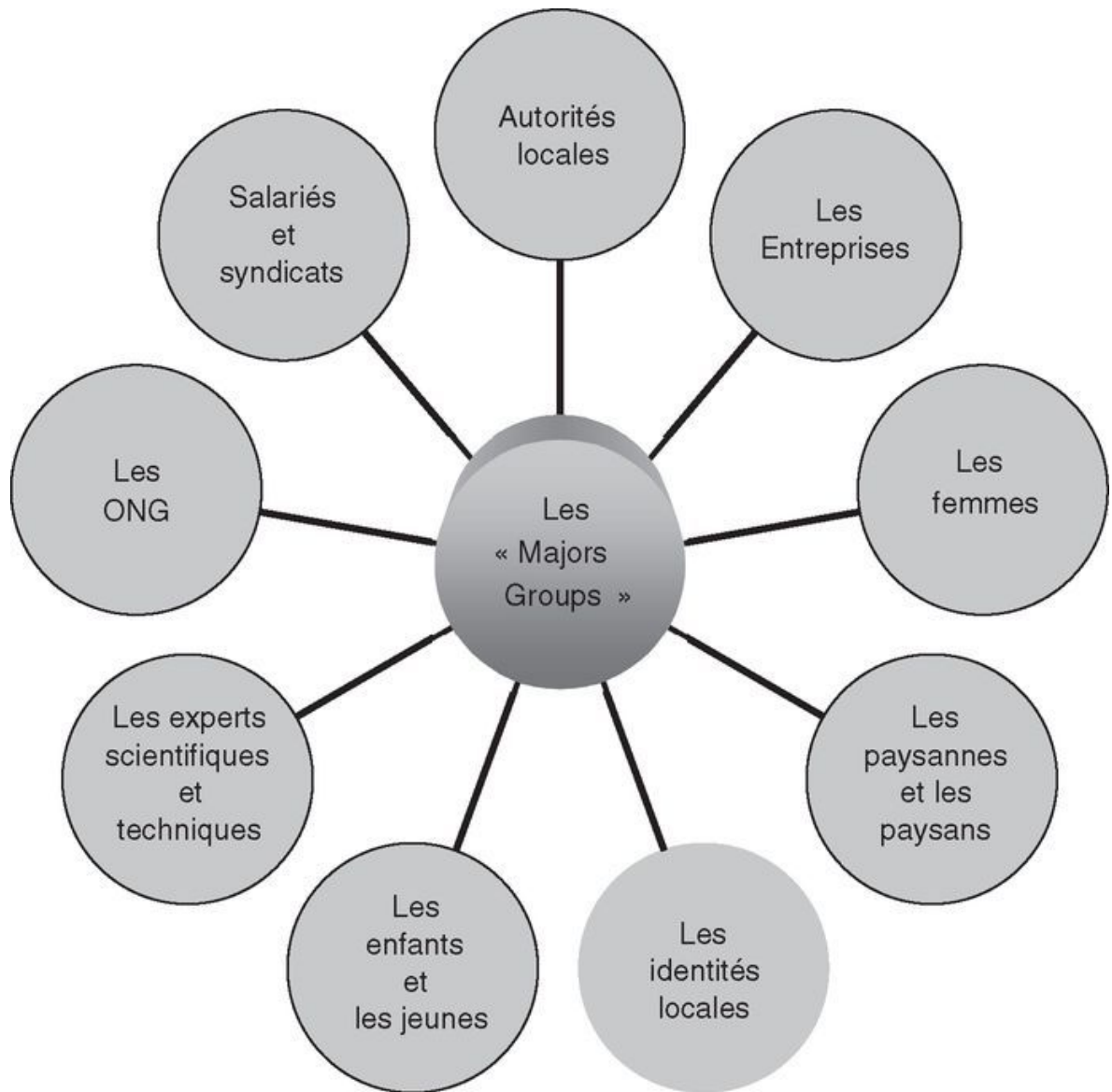
Une distinction essentielle oppose, pour tous les pays, la *politique publique* (défense, sécurité, justice, etc.) qui appartient de droit au gouvernement et les services d'intérêt général fournis par l'État (ou les collectivités locales). Ces services *publics* ne sont pas les mêmes suivant

les pays : autrement dit, les compétences locales dans une ville varient et sont plus ou moins centralisées.

Le développement urbain durable n'est pas uniquement l'affaire des « acteurs publics » : la société civile qui représente tous les niveaux des territoires (Le local, le national ou l'international) ont un rôle à jouer. Les Nations Unies distinguent neuf « acteurs » (les « *Major groups* ») : ceux-ci doivent participer au développement durable ; l'Agenda 21 désigne ainsi neuf groupes.

Ces acteurs semblent bien différents mais on oublie trop souvent des populations : ainsi les femmes qui ont une place importante dans le travail (mais pas dans la direction...) et la vie quotidienne n'ont que 10 % du revenu total de ce travail ! Un rapport de l'UNICEF, de 2009, montre l'inégalité, à l'échelle mondiale, de la mortalité homme/femme. Au Niger, le risque de mortalité maternelle, sur une vie, est de 1 sur 7 : il est seulement de un sur 47 600 en Islande. Ne pas voir la relation avec l'urbanisation, le mauvais développement, les inégalités culturelles serait donc une grave lacune. Il en est de même pour les jeunes sont souvent exclus, avec leurs mères des décisions, même s'ils font souvent de très durs travaux.

Le développement urbain durable doit donc défendre l'intérêt général mais aussi celui des personnes prises individuellement.



**Figure 14.2**

***Les acteurs de la société civile et le développement durable***

*L'accord de tous les acteurs : une vue de l'esprit ?*

Le développement durable suppose une coalition d'intérêts privilégiant les aménagements futurs. Trouver une stratégie avec l'accord de tous les acteurs de la ville constitue une œuvre complexe et à première vue impossible. Elle suppose en effet une stratégie globale mêlant des intérêts souvent contradictoires (bien-être, qualité de l'environnement et besoins

économiques). Les habitants sont un « pôle de compensations » indispensable. Ils doivent juger les décisions théoriques de la puissance publique et des entrepreneurs. En France, souvent, la décentralisation n'a pas empêché un manque de concertation au niveau local. L'échec des franges urbaines, édifiées à contre-courant de l'histoire et de la géographie, montre cette absence de participation des habitants. « Le cadre de l'urbanisme confère aux seules autorités locales élues le monopole des décisions conduisant à prédéterminer, voire décider cas par cas de l'utilisation de l'espace, ce qui n'a de sens que si elles sont en mesure de concevoir la meilleure, parmi de multiples autres virtuelles. » (F. Lefebvre, 1994.) Cette situation française montre la variété des pouvoirs attribués, suivant les pays, aux habitants.

À Lisbonne, les centres et les quartiers anciens se transforment. Depuis l'entrée du Portugal dans l'Union européenne et l'exposition de 1998 cette volonté de rénovation s'affirme avec une sorte de « glissement » vers un nouveau pôle central près du Tage. Cette modernisation originale a des chances de réussir, d'autant que la cité a des atouts : la vocation portuaire et des héritages historiques. L'abandon des activités portuaires au XIX<sup>e</sup> siècle, un développement qui « tournait le dos » au Tage s'est accompagné d'une dégradation du centre historique. Grâce à la pression des habitants eux-mêmes la rénovation est en bonne voie. La reconquête du centre permet le maintien des citoyens dans leur quartier. Ces réhabilitations proviennent d'une volonté de demeurer dans un lieu auquel on est attaché. Situés sur les collines, à l'écart des routes principales de vieux quartiers ont perdu les résidents les plus aisés. Une très ancienne structure urbaine arabe et médiévale subsiste. Le tremblement de terre de 1755 n'a pas empêché la reconstruction suivant l'ancien plan. Ces quartiers rénovés ont été tout d'abord des zones résidentielles du centre, appauvries et dégradées. L'originalité de la méthode suivie est son pragmatisme. Des *ateliers*, formés d'équipes pluridisciplinaires ont élaboré des plans (chaque atelier conçoit son plan), en 1990 il y a huit ateliers. Un système complexe se met en place afin d'aménager des noyaux villageois et des noyaux du centre. Une structure de coordination, avec la hiérarchie municipale, s'installe. Les employés nécessaires à ces réhabilitations passent, entre 1987 et 1993 de 70 à 320.

La modernisation concerne 25 000 logements et près de 55 000 personnes. Comme d'habitude un projet semblable requiert deux éléments : l'argent et la rapidité d'exécution.

Le total des sommes nécessaires, pour achever le projet, sera plus considérable (près de 2 milliards) et la municipalité a du intervenir auprès de l'État pour accélérer le rythme du programme. En définitive, ce qu'il faut retenir de ce modèle de réhabilitation est l'efficacité de l'aménagement reposant sur les besoins des habitants. La synergie nécessaire a conduit à de bons résultats facilités par des réactions positives des administrations. Des objectifs concrets et une participation de la population ainsi que des projets bien adaptés à chaque quartier ont permis le succès de la rénovation.

Les citoyens, attachés aux lieux, aux améliorations concrètes, à l'esthétique de leur environnement, ont subi pendant longtemps les volontés des « planificateurs » appliquant leurs grands desseins d'urbanisme. La ville durable se sépare des utopies nées dans l'après-guerre, mais l'intervention des habitants suppose un système démocratique, une organisation de la participation bien gérée.

Dans les pays en voie de développement, la croissance à court terme, a toujours été privilégiée. L'urgence des besoins encourage les actions rapides « non durables ». En revanche, dans des pays riches, il est possible de réaliser des aménagements complexes, fort coûteux. Un seul exemple : le nouveau schéma d'assainissement des eaux de *l'Île-de-France* (contrat entre le Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne – SIAAP – et la région exige des sommes considérables – Achères est la deuxième station d'épuration du monde après Chicago). Il ne suffit donc pas, pour une population, de vouloir un environnement meilleur et plus sain : encore faut-il que le gouvernement et les capitaux privés puissent – ou veuillent – s'investir.

Au *Mexique*, au contraire, la croissance urbaine, trop anarchique et rapide, constitue un autre modèle de collaboration – plus ou moins réussie – entre l'État, le secteur privé et la population. Le fameux programme des « cent villes », à la fois intéressant, constructif et critiquable, permet de mieux saisir la complexité d'une action novatrice.

L'idée principale a été conçue dans les années 1980 ; la concentration de la population dans la capitale et le Nord, la croissance des villes moyennes ont fait naître le projet de développement des cités de taille intermédiaire afin d'éviter une mise en valeur du pays déséquilibré.

Le projet débute en 1993 et ses objectifs ne se limitent pas à la déconcentration de la population vers des villes moyennes. On doit redonner à ces agglomérations un « air de jeunesse » en repeignant, par exemple, les murs dans les centres historiques afin d'attirer les capitaux ! À Toluca, un remodelage du centre a été effectué et à Metepec la vivacité des couleurs ne peut que frapper l'observateur. Les investisseurs privés sont sollicités pour participer à ces rénovations qui concernent aussi l'amélioration des transports et des équipements ainsi que la réhabilitation des centres. Il faut faire revenir les classes favorisées dans la ville, alors que la tendance est à l'exode vers les périphéries, dans des lotissements protégés. Les centres sont, en effet, souvent dégradés et les classes moyennes ou riches préfèrent faire leurs achats dans les grandes surfaces périphériques.

Ce grand projet s'intègre dans une politique urbaine libérale. Les investissements n'ont toutefois pas été suffisants. Compte tenu du nombre considérable de villes, 400 millions de dollars ont été dépensés (soit 3 millions par ville), la participation fédérale étant de 47 %. La population non consultée a reproché aux projets le coût des investissements inutiles, alors que des équipements indispensables étaient négligés : eau potable, déchets, transports, sécurité, etc. Il a donc fallu convaincre les habitants (l'opération s'effectuant de « haut vers le bas ») du bien-fondé de ces réalisations : le programme des cent villes a en effet prévu un programme de « participation sociale ».

Il n'en reste pas moins que l'on trouve ici confronté deux systèmes : le modèle américain libéral et une vieille tradition mexicaine étatique d'intervention. Le problème est donc essentiellement politique.

*La diversité des thérapies*



La participation populaire ne constitue qu'un aspect de l'aménagement urbain. La période actuelle exige de nouvelles théories et de nouvelles techniques. Différentes études se multiplient, à juste titre, en comparant l'évolution des villes, en cherchant de nouveaux modèles d'organisation. Un système-ville se compose, il convient de le rappeler, de quatre sous-systèmes : un système économique, un système social, un système architectural et un système environnemental. Le développement durable entraîne donc une maximisation des rapports entre ces quatre systèmes. Tout ceci suppose des externalités, des effets de rétroaction. En bref, le développement urbain durable impose « un processus d'intégration synergique et de co-évolution entre les grands sous-systèmes urbains [...] qui garantit un niveau non décroissant de bien-être à la population locale dans le long terme » (R. Camagni, M.C. Giballi, 1997).

La complexité de cette organisation provient des objectifs où se mêlent le court terme et les exigences de la durabilité. Certaines mesures (taxes, réglementation du trafic, incitations diverses) parent au plus pressé. Le système urbain doit minimiser les externalités négatives et les réactions individuelles. Un facteur X a la possibilité de provoquer de bons et de mauvais effets. La concentration de la population, la ville que l'on appelle « compacte » ont des avantages et des inconvénients. Une densité forte de la population ou du bâti entraîne des économies d'énergie, une interaction sociale. En revanche, les nuisances sont évidentes ; il est souvent difficile de prévoir les effets de *feed back*. L'impact d'un modèle de développement entraîne parfois des conséquences imprévues.

Dans ces conditions, la diversité des « thérapies » s'explique par la spécificité de chaque système urbain. Par exemple, le problème de la densité maximum, dans le *Grand Londres*, a été analysé en fonction du développement durable. La *carrying capacity*, en effet, permet de calculer l'impact de la croissance de la population (ou d'un autre facteur) par rapport à un seuil limite au-delà duquel se produisent des « rendements décroissants ».

Cette capacité de charge peut donner lieu à des politiques différentes. Chaque lieu, chaque îlot, chaque quartier, possède son environnement spécifique. On peut ainsi fixer le nombre de logements nouveaux qu'une zone peut recevoir. Ainsi, une densité minimale de 125 pièces à l'hectare

paraît raisonnable. En effet, une trop forte densité provoque les effets connus, liés à la surcharge environnementale : bruit, encombrement, etc.

Le développement durable n'est pas un modèle général que l'on peut appliquer partout. Pour chaque lieu, des théories s'affrontent. Au sujet des banlieues, par exemple, on peut adopter deux attitudes bien différentes :

- d'une part, pour certains, la banlieue symbolise la crise des métropoles ; elle est tout le contraire de la ville compacte, historique et harmonieuse, lieu de la centralité ;
- pour d'autres, la banlieue est considérée comme un espace de modernité et de nouveauté : la ville compacte est l'expression du passé. La banlieue s'identifie au XXI<sup>e</sup> siècle (pour P. Virilio, la banlieue est un espace de liberté). Entre ces deux attitudes très tranchées des nuances sont possibles.

En bref comme le résume fort bien Enrico Bordogna : « La banlieue a pris l'image mythologique d'une hydre à cent têtes. Architectes et urbanistes semblent manquer de langage. Les uns considèrent la banlieue comme le lieu de la pathologie contemporaine et critiquent les propositions du mouvement «moderne». Pour les autres elle est l'expression de la modernité. Enfin certains la banalisent. Les références conceptuelles de la planification sont-elles encore d'actualité ? »

Les polémiques au sujet des banlieues ne sont qu'un exemple du débat qui surgit dès que l'on évoque l'avenir de la ville. La rénovation du centre peut prêter également à la discussion. C'est dans l'analyse de l'aménagement urbain que l'on peut mesurer le chemin qui reste à parcourir pour édifier la ville durable.

Le modèle français avec ses particularités illustre bien les réussites, les échecs d'une certaine conception de l'urbanisme.

Les politiques de la ville : un travail difficile

*Les zones urbaines sensibles (ZUS) : une cible prioritaire de la politique de la ville en France*

Née dans les années 1980, la « politique de la ville » fut une nouveauté. Fondée sur le concept de proximité, elle est une réponse aux problèmes sociaux des banlieues, à la progression du chômage et de l'insécurité. L'État devient un « animateur » de quartier. *Trois techniques* accompagnent cette politique : la contractualisation, l'aide au niveau local et la participation de la population. Des situations dramatiques exigent une action rapide qui nécessite une synergie entre les administrations et les associations. Le débat s'est immédiatement instauré entre deux conceptions : faut-il agir de « bas en haut » en mobilisant les habitants ou de « haut en bas » ?

L'effort est donc réparti sur certaines villes et des quartiers « sensibles ». Il faut donc être près du « terrain » en rompant avec les grandes politiques d'aménagement jugées « technocratiques ». Trois principes dirigent cette action : *la globalité, la transversalité et le partenariat*. Cette intervention se déroule sur plus de quinze années. En 1994, se créent les *Grands Projets urbains* (GPU) correspondant à des quartiers (14). Ce seront des réalisations d'intérêt national : dans chaque département est nommé un sous-préfet à la ville qui synchronise les efforts. Les *Grands Projets de ville* (GPV) concernent les « sites physiques les plus dégradés où les projets sont portés par une forte dynamique des élus locaux ». Ainsi s'accumulent des décisions qui évoluent à chaque gouvernement. Très souvent, ces politiques locales s'éloignent des objectifs initiaux sans donner de résultats.

Ainsi 24 contrats de ville sont signés en 1994 (État et collectivités territoriales) concernant 1 300 quartiers prioritaires. Durant le XI<sup>e</sup> plan (1994-1998), la loi de novembre 1996 crée les zones urbaines sensibles (ZUS) et des zones franches urbaines (ZFU). Les avantages sont croissants de la ZUS à la ZFU. Le système est donc devenu de plus en plus complexe au fur et à mesure de la multiplication des zones.

La loi du 14 novembre 1996 distingue trois niveaux :

- Les zones urbaines sensibles (ZUS)
- Les zones de redynamisation urbaine (ZRU)
- Les zones franches urbaines (ZFU)

Les ZUS sont des quartiers de plus de 10 000 habitants qui se délimitent en fonction du taux de chômage, du pourcentage de personnes sans diplômes et du potentiel fiscal des habitants : en 2004 on compte 752 quartiers classés en zones urbaines sensibles (dont 718 en France métropolitaine), correspondant aujourd'hui à près de 5 millions d'habitants. L'objectif : créer des emplois et favoriser l'implantation d'entreprises et « redynamiser » les quartiers difficiles. On espère obtenir, d'ici 2009, de 80 000 à 100 000 embauches dans les nouvelles zones. Une nouvelle génération de ZFU a été fondée en 2004 (41). Les zones urbaines sensibles créées en même temps que les ZFU caractérisent les quartiers en très grandes difficultés et se situent dans des régions bien précises ([Figure 14.3](#)). Le Nord, le Nord-Est, l'Île de France la région lyonnaise et les Bouches du Rhône détiennent le plus grand nombre. Plus de 5 millions de personnes vivent dans ces quartiers et le tiers des logements sociaux sont dans ces ZUS et plus de 60 % des ménages habitent des HLM comme locataires.

En réalité, les causes profondes de ce malaise urbain ne sont pas identifiées. Pour certains, c'est la crise sociale qui est le facteur essentiel. L'idée d'une mixité sociale et culturelle des habitants se conçoit (différente toutefois du voisinage dans les immeubles du XIX<sup>e</sup> siècle : les bourgeois au premier étage, les pauvres dans les « chambres de bonnes »). Ainsi, la loi de « Solidarité urbaine » (mars 2000) a pour objet une meilleure répartition des logements

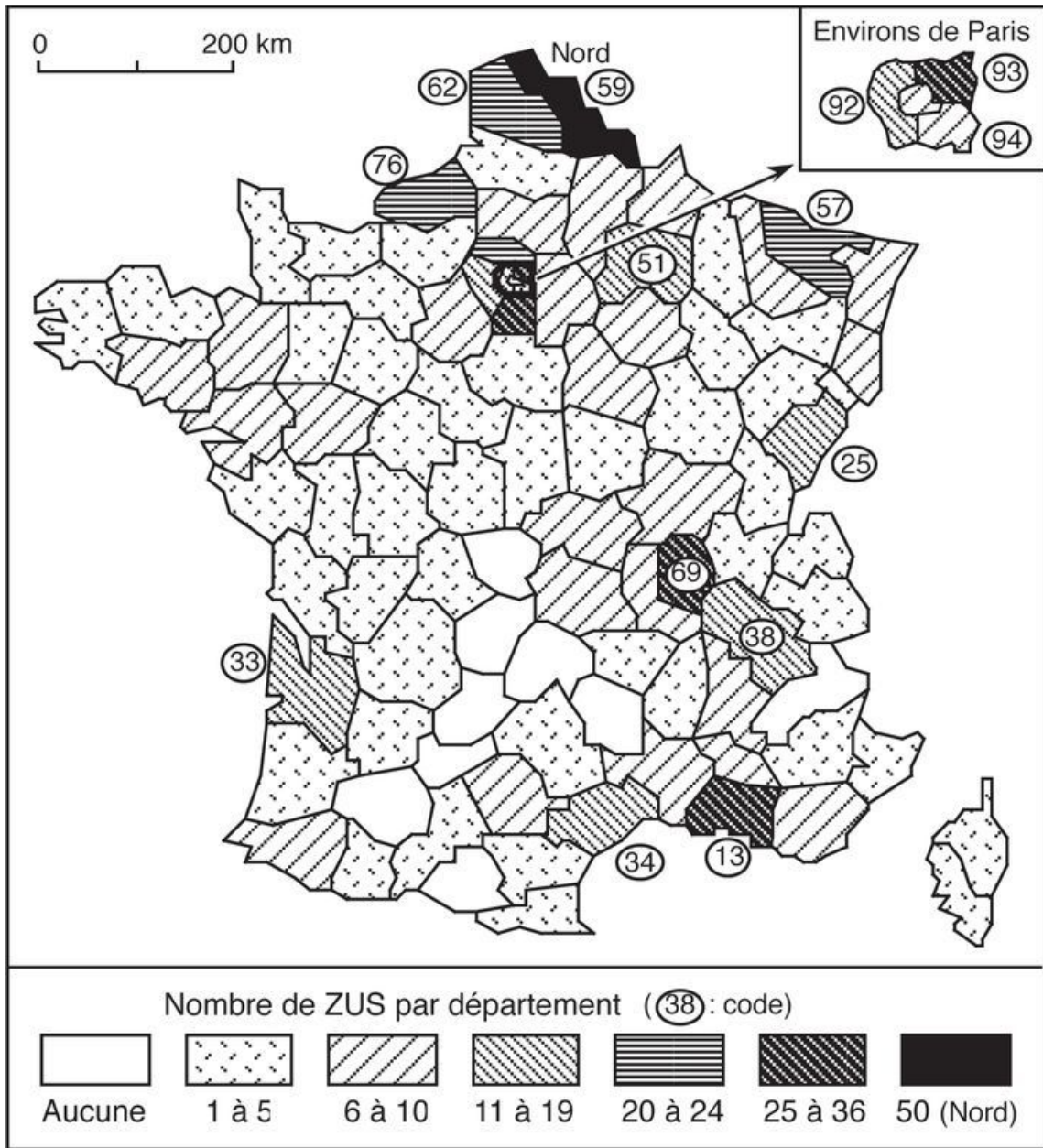


Figure 14.3

*Les zones urbaines sensibles (ZUS) en 2004*

sociaux. Dans les années 1960, les HLM édiées par les pouvoirs publics devaient déjà loger des catégories très diversifiées d'habitants. Dans un contexte de crise des logements, le projet se révèle efficace. Par la suite, les classes moyennes ont pu trouver des habitations plus agréables et ont quitté ces HLM. Maurice Imbert, sociologue, a justement remarqué que c'est à « l'échelle plus large des quartiers que le brassage des populations doit être assuré ». Si l'on veut mieux intégrer les citoyens des grands

ensembles c'est plutôt en leur donnant l'accès aux transports, aux équipements, à la sécurité. Nous aurons l'occasion de voir que cette évolution ne peut se faire que dans une stratégie plus large qui envisage la forme de la ville elle-même.

La notion de « solidarité entre les communes en matière d'habitat » poursuit le même objectif de « mixité ». Il faut rattraper le retard des logements sociaux (en 20 ans, 450 000 logements pour 1 000 communes, soit 22 000 par an). Ainsi le projet de loi examiné en mars 2000 au Parlement, oblige les agglomérations ayant plus de 50 000 habitants, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2002, à posséder au moins 20 % de logements sociaux sur leur territoire. Ce principe s'intègre dans un projet de « solidarité urbaine ». Une vingtaine de villes françaises seraient touchées par cette décision, dont Neuilly-sur-Seine, Dijon, Hyères ou Lyon. Ces communes seraient taxées en cas de non-respect de ce pourcentage. Les idéologies et grands principes qui sont à l'origine de ces lois – ou futures lois – sont très discutées et critiquées. Comme le déclarait un ancien ministre français : « On ne bâtit pas une ville pour vingt ans en vingt jours au Parlement ! » Les besoins sociaux sont considérables, mais le problème est plus profond et plus vaste. La sociologie urbaine a entièrement confondu le problème des villes avec la « question sociale ». Pourtant il faut bien constater un « épuisement d'une représentation symétrique du social et de l'urbain. Les difficultés urbaines ne constituent pas seulement la transposition mécanique des difficultés sociales (chômage des jeunes, précarité...). Tous les quartiers présentent aujourd'hui des dysfonctionnements urbains ne correspondant pas à des enjeux de même nature, ils ne peuvent pas tous simultanément relever d'un traitement d'urgence » (Daniel Behar, « En finir avec la politique de la ville », *Esprit*, novembre 1999).

La politique, très caractéristique des années 1980, a souvent échoué. Elle est devenue, pour certains observateurs, obsolète. L'envergure régionale, voire nationale, a toujours été oubliée. Le problème de l'immigration a évolué, il est différent aujourd'hui. Par ailleurs, il est impossible de ne pas tenir compte du développement régional. L'essor remarquable du pôle international de Roissy n'a pas résolu les problèmes de la Seine-Saint-Denis. La multiplication dispersée des aides n'a pas

contribué au développement économique véritable des « zones sensibles ». Le principe des « actions d'urgence » a créé un dysfonctionnement en laissant d'autres problèmes à l'écart. Par ailleurs, les communes les plus inégalitaires ne sont pas les plus pauvres et des questions nouvelles se posent. Comment expliquer l'échec social de certaines villes nouvelles de l'Île-de-France qui ont des structures et des histoires différentes des grands ensembles : « Des symptômes similaires ne renvoient ni aux mêmes causes ni aux mêmes traitements. » (D. Behar, ouvrage cité.)

En définitive, cette politique de la ville, ayant pour objet « d'agir au plus près » et de résoudre la « question sociale », a reproduit à une autre échelle les erreurs des années 1960. À cette époque, les grands projets de planification ont fait oublier le terrain local, aujourd'hui le souci d'une politique de proximité doit s'accompagner d'une politique régionale plus vaste.

Le « modèle français » : 36 983 communes en 2008

Les communes françaises, créées sous la Révolution de 1789, posent depuis longtemps le problème d'une modification car la France est le pays européen le plus morcelé.

La notion de *communauté d'agglomération* est, à cet égard, plus intéressante. Les espaces de forte densité, les aires urbaines aux contours flous, ne coïncident pas avec les circonscriptions administratives, mais forment cependant une « communauté » dans la mesure où les communes ont intérêt à élaborer ensemble de grands projets, en dépassant le cadre étroit des limites administratives. En France, de nombreux dysfonctionnements proviennent de l'inadaptation de ces structures (communes, départements, régions) aux nouveaux besoins des grandes métropoles. Déjà en 1992, une loi sur les « communautés de villes » n'avait pas eu de résultats en milieu urbain : au 1<sup>er</sup> janvier 1999, on ne comptait que cinq « communautés urbaines » ! Il a fallu promettre aux villes des avantages financiers pour les persuader d'accepter une coopération intercommunale. Ces communautés ont des compétences et des privilèges, une dotation de fonctionnement, une « souplesse » fiscale

et une structure juridique. Créées par la loi Chevènement, du 12 juillet 1999, ces nouvelles organisations connaissent un certain succès.

Il s'agit de remédier à un morcellement communal excessif (80 % des Français vivent dans des zones urbaines). Ces communes ainsi regroupées doivent résoudre ensemble quatre types de problèmes : le développement économique, l'aménagement, le logement et la politique de la ville. En décembre 1999, 7 des 51 communautés seront des créations *ex nihilo*, à cette époque, 763 communes sont concernées comptant 6 millions d'habitants. En revanche, avant le 1<sup>er</sup> janvier 2002, « les communautés de ville » vont disparaître, mais la communauté des communes est maintenue. Le périmètre d'une communauté d'agglomération ne peut incorporer une commune appartenant à une autre EPC (établissement public de coopération intercommunale).

<b>Communauté de communes</b>	Loi de 1992. 1351 communautés de communes au 1 <sup>er</sup> janvier 1999. Maintien de cette structure après la loi Chevènement
<b>Communauté urbaine</b>	Loi de 1966 modifiée. Elle exige un regroupement de communes « d'un seul tenant et sans enclave » formant un ensemble de plus de 500 000 habitants. Il s'agit de Marseille, Nantes, Nice et Toulouse
<b>Communauté d'agglomération</b>	Loi Chevènement de 1999. Regroupement de communes formant, lors de la création, une zone de plus de 50 000 habitants d'un seul tenant et sans enclave autour d'une ou plusieurs communes centre de plus de 15 000 habitants. (Le seuil de 15 000 ne s'applique pas si la communauté comprend le chef-lieu du département.)

La communauté d'agglomération est une structure intermédiaire entre la communauté de commune et la communauté urbaine. Depuis 2000 les créations se multiplient : 50 en 2000, 40 en 2001, 30 en 2002, 23 en 2003, 12 en 2004. Les 155 communautés de ce type comprennent aujourd'hui 20 millions d'habitants.

Cette nouvelle loi, capitale et probablement positive, a soulevé bien des réticences auprès des élus locaux qui craignent de perdre certaines de leurs compétences. Il s'agit d'un transfert global des décisions à la communauté. Quel pouvoir va-t-il rester aux communes ? L'émiettement du territoire (36 433 communes) se prête mal en effet aux politiques de



développement qui dépassent des frontières administratives. Ces communautés d'agglomération sont donc des « bassins d'emplois et de vie » qui remettent aussi en question le rôle du département ! Ces nouvelles structures posent le problème de la désignation des *délégués* des communes, du statut de ceux-ci et de la durée des mandats. Il est hors de propos d'analyser l'organisation probable de la hiérarchie, mais un transfert de compétence est à prévoir qu'il soit obligatoire ou optionnel. Les présidents de ces nouvelles communautés auront de nombreux pouvoirs s'ils sont élus au suffrage universel : on voit déjà les enjeux politiques importants qu'il pourra avoir avec les autres collectivités territoriales.

Cette volonté de « regrouper les communes pour mener les grands projets » soulève des réactions hostiles car il s'agit de transformer des institutions et de remettre en cause une souveraineté communale. Les maires du Val-de-Marne, par exemple, hostiles à la loi Chevènement ont déposé des recours au tribunal administratif. Pour le maire de Bonneuil, près de Créteil, « cette loi est une atteinte à la libre détermination des communes qui risquent de devenir de simples guichets administratifs ». Par ailleurs, le maire de Chennevières ne veut pas que sa commune soit incluse dans une communauté d'agglomération du Haut-Val-de-Marne, présidée par un sénateur-maire de Sucy, membre d'un autre parti politique (*Le Monde interactif*, 28-01-2000).

Le plus souvent ce sont les limites qui posent un problème. À *Marseille*, la communauté va atteindre un million d'habitants. Le périmètre reprend les contours de « la communauté de communes Marseille-Provence-Métropole » (MPM), à l'exception de trois communes qui ne formaient pas une *continuité territoriale* (c'est en effet une obligation légale). Le cas d'Allauch est très caractéristique de la réticence de certaines municipalités. À l'unanimité, dans un premier temps, le conseil municipal avait voté le refus à une adhésion. À Aubagne, le maire a préféré conserver la présidence de la communauté de ville comprenant des communes de l'est. La raison voudrait qu'une vaste communauté se soit formée, mais des maires ont eu peur de perdre leur indépendance face à Marseille.

## Section 2

## **Le conseil de la communauté d'agglomération**

### **Texte adopté n° 355, Assemblée nationale, 29 juin 1999. Projet de loi**

Art. L. 5 216,3. - Dans un délai de trois mois à compter de la notification de l'arrêté fixant le périmètre de la communauté, le nombre et la répartition des sièges au sein du conseil de la communauté d'agglomération sont fixés :

- soit par accord amiable de l'ensemble des conseils municipaux des communes intéressées ;
- soit en fonction de la population, par décision des conseils municipaux des communes intéressées dans les conditions de majorité qualifiée requise pour la création de la communauté ;
- dans les deux cas, chaque commune dispose au minimum d'un siège et aucune commune ne peut disposer de plus de la moitié des sièges. La décision institutive ou une décision modificative peut prévoir la désignation d'un ou plusieurs délégués suppléants, appelés à siéger au conseil avec voix délibérative en cas d'empêchement du ou des titulaires. ■

Les communes sont en effet très différentes, vouées à des activités diverses. Le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a décidé, en janvier 2000, de fixer le périmètre de la nouvelle communauté qui incorpore 18 communes. On obtient ce nombre de la façon suivante :

- 3 villes sont exclues compte tenu de la non-continuité déjà signalée ;
- 2 communes n'entrent pas dans la nouvelle structure : Cabriès et Pennes-Mirabeau au nord ;
- 3 communes, en revanche, intègrent la communauté : Le Rove, Septemes-les-Vallons, Châteauneuf-les-Martigues.

Ainsi se forme un « ensemble continu et géographiquement cohérent ».

Le renforcement de la solidarité intercommunale part du simple bon sens, mais la diversité – et souvent l'égoïsme – des intérêts locaux ne permet pas d'envisager des projets de développement à l'échelle de l'Europe et de la mondialisation. La proximité du « terrain » exige aussi des politiques d'envergure régionale et internationale.

Ainsi, le modèle français correspond à la fois à une tradition jacobine et à un morcellement territorial. Les échecs des stratégies employées dans les années 1970-1990 touchent également de nombreux pays. La mondialisation modifie toutefois les relations des agglomérations avec leur espace. La concurrence internationale doit renforcer le couple ville-région. Quoi qu'il en soit, les villes sont entrées dans une phase nouvelle encore très incertaine.

### **La ville de demain : différentes conceptions**

Quel avenir ?

#### *Maîtriser l'étalement urbain*

Le développement est lié à une croissance économique durable et « soutenable » pour les hommes et l'environnement. Les emplois abondants dans une cité constituent une bénédiction pour une population : un très gros navire à construire à Saint-Nazaire crée l'optimisme dans la région ; la fermeture d'un site plonge une ville dans le désespoir. Parler de « ville durable » dans un espace en crise économique ne correspond à rien. La croissance économique constitue un préalable essentiel. L'opposition entre des villes qui « gagnent » et des villes qui « perdent » est aujourd'hui le système dans lequel doit s'effectuer l'aménagement urbain. Le drame vécu par certaines agglomérations des zones rurales en voie de désertification est aussi grave que la crise des métropoles, mais il est vrai que cela ne concerne que peu de personnes.

La dimension d'une ville est donc une donnée essentielle ainsi que sa place dans un réseau ; l'aménagement doit s'adapter à un contexte régional. L'Europe de la communauté, avec 5 000 agglomérations de plus de 10 000 habitants, une ville tous les 13 kilomètres en moyenne, exige un aménagement spécifique. Aux États-Unis, pays « neuf », on ne compte qu'une ville tous les 48 kilomètres.

Les modèles de développement doivent s'adapter à des conditions nouvelles. Dans de nombreux domaines (législation, architecture, zoning, gestion du foncier, etc.), les problèmes sont inédits et nécessitent des techniques et des stratégies innovantes. La croissance rapide de certaines villes a tout naturellement posé la question de la morphologie urbaine, de sa forme spatiale, de sa population. G. Bertolini pense que « la résolution des problèmes appelle un point de vue unifiant, englobant » (1994).

Toutefois des interrogations simples se posent : dans la ville durable, quelle taille doit avoir une agglomération ? L'habitat va-t-il s'étaler ou se concentrer ? Quel est le système le plus souhaitable ? Faut-il, en définitive, détruire le concept même de ville ?

Ainsi la question de la taille prend aujourd'hui une importance considérable. Le problème de la forme est aussi important que le processus. Par densité, on peut entendre la répartition des hommes, de l'habitat et des activités. Quel est l'impact d'une certaine concentration sur l'espace ? R. Camagni et R. Capelle, dans une analyse économétrique des villes italiennes, montrent qu'il existe des seuils de population significatifs. 50 000 habitants est par exemple une valeur critique pour la minimisation des coûts et 350 000 habitants, pour la maximisation des effets positifs économiques et environnementaux (1996).

Au fur et à mesure que la ville s'équipe d'activités supérieures et de réseaux de communication, ces seuils s'élèvent. Une densification de l'habitat permet de freiner la périurbanisation, de conserver les activités agricoles, d'enrayer la disparition des zones naturelles et de réduire les émissions polluantes ; « d'autres effets positifs connus apparaissent : coût minimisé des infrastructures de transport, de la consommation de carburant, concentration des équipements, etc. » (O. Godard, 1994). L'accès aux espaces verts est, en revanche, plus complexe ; on peut concevoir la « ville compacte » comme une solution aux problèmes

écologiques. À *Munich*, l'aménagement a reposé sur une croissance des sols afin de diminuer les déplacements et la consommation d'énergie : les transports constituent le moyen de réaliser cette stratégie spatiale. L'atténuation de la *mobilité* individuelle est également une priorité (sauf pour les cyclistes qui constituent 15 % des mouvements par habitant). La « soutenabilité » urbaine est donc liée directement à cette analyse de la mobilité individuelle, facteur de dispersion de l'habitant.

La reconquête des noyaux s'intègre dans cette reconstitution de la centralité. À *Turin*, on s'est attaché à recréer une fonction résidentielle. L'étalement a été la solution de facilité laissant se détruire les centres anciens, consommant de l'espace, installant des technopoles isolées : c'est l'époque des campus universitaires, construits à l'écart des villes (l'exemple de *Bordeaux*, de la faculté des sciences à *Orsay*). Les tentatives pour développer à la fois le centre et les périphéries sont devenues très coûteuses. L'époque actuelle, plus pragmatique, privilégie des secteurs-clés car il est impossible de tout faire à la fois.

### *La recherche du modèle « idéal »*

Toutes les formes de relations peuvent exister entre la ville et ses périphéries. Un premier modèle consiste à densifier la population autour des gares et des nœuds de communication menant vers le centre et à accélérer le rythme des liaisons. Le réseau de transport, sa structure, sa qualité, conditionnent l'étalement ou la concentration ; l'accessibilité aux transports publics est déterminante. Le développement durable part du principe d'une *efficacité distributive*, c'est-à-dire de la possibilité pour une majorité de bénéficier des avantages d'un bon réseau.

Ce qu'on a appelé le *modèle polycentrique en réseau* (différent du polycentrisme traditionnel) est une stratégie qui repose sur l'atténuation des effets négatifs de l'évolution libérale : l'étalement est organisé. Le modèle de la ville compacte gère essentiellement les déplacements vers un centre. Le modèle polycentrique en réseau repose sur des pôles nombreux complémentaires : le centre principal est le plus accessible.

L'exemple de la *Randstad Holland* est souvent cité comme modèle d'organisation de ce type. Amsterdam est le pôle le plus important de cette zone urbaine qui s'étend à l'ouest du pays. Cette conurbation est un véritable réseau de « villes compactes avec un cœur vert » comprenant 7 millions d'habitants sur 8 000 km<sup>2</sup> (M. Bricocoli G. Brunetta, 1997). Dès 1958, un processus de planification s'élabore ayant pour objectif la protection agricole. Celle-ci se transformera en protection écologique avec, depuis 1989, un désir de créer un environnement durable. Des politiques nationales de ce type sont prévues pour la période 2000-2010 (*Netherland's National Environmental Policy Plan 2*). Toute la stratégie repose sur un développement aréolaire. Le modèle de la *Compact City* poursuit plusieurs buts : valorisation maximum des ressources locales, installation privilégiée des activités nouvelles autour des pôles urbains, intégration des transports, arrêt ou contrôle de l'urbanisation dans les campagnes, politique de vigilance dans la gestion des milieux écologiques.

Toutefois ce modèle, très vanté, ne peut se comprendre qu'en fonction des conditions régionales. En effet, il est dangereux de présenter un schéma général qui n'est peut-être pas applicable ailleurs. Tout d'abord, Amsterdam n'a pas, comme Paris ou Londres, un CBD puissant. D'autre part, les zones périphériques n'attirent guère les catégories favorisées (à la différence du modèle de la *gentry* anglaise qui, très tôt, s'installe dans les banlieues). Une grande partie des classes aisées accepte de loger dans un secteur d'habitat social très développé. La ségrégation est d'ailleurs moins marquée. Les bureaux, en revanche, se sont souvent installés en périphérie. La répartition des catégories pauvres ou favorisées est complexe, voire confuse compte tenu des conditions et de l'histoire locale.

Tout aménagement est donc canalisé, encadré par les héritages et les configurations antérieures. Il faut suivant les cas, reconstruire, rajeunir ou détruire. En France, les démolitions sont passées, pour les logements sociaux, de 5 000 par an en 1999, à 8 000 en 2000, avant d'atteindre peut-être dans le futur, 12 000 voire 20 000. Ainsi *Milan* a du tenir compte de sa croissance des années 1960-1970, de la congestion, de la pollution. Son développement s'est effectué d'une façon classique avec

étalement et répartition des activités diverses à la périphérie. Le modèle traditionnel est le suivant : un centre polarisant, des centres secondaires essaimés au long des voies de circulation. Les recherches menées pour connaître l'évolution de l'utilisation du sol et de la population sont intéressantes car on peut ainsi observer l'écart entre l'évolution désirée et la réalité. Toutefois à Milan, l'absence d'intercommunalité, « l'inexistence d'une planification urbaine de l'agglomération [...] constituent un handicap » (J.C. Nemery, S. Wachter, 1994). La zone urbaine se développe par pôles et l'extension s'est tout d'abord effectuée d'une manière libérale en fonction des intérêts immobiliers et économiques des firmes. Cet étalement en « tache d'huile » pose des problèmes de transports. Ceux-ci, en principe, doivent conduire l'urbanisation – et non l'inverse. On se souvient qu'en 1987 Pirelli, Fiat, Ferruzzi avaient envisagé des constructions sur des friches urbaines dans des zones dépourvues de transports (en songeant à financer les voies d'accès...). Ainsi, dans une région métropolitaine, une extension spatiale coordonnée, durable est liée à deux exigences : d'une part, une politique de transports en commun et, d'autre part, une politique d'utilisation des sols. Un système fonctions-flux doit être établi. Cette philosophie des transports rejoint le concept de développement régional.

Dans l'agglomération lyonnaise, il faut prendre en compte les liaisons inter-cités, entre la ville et les zones rurales, les villes moyennes et Saint-Étienne. Le « bassin de vie » est donc très large, et on comprend les besoins en transports collectifs.

L'étalement spatial de l'habitat ne doit plus se faire spontanément ; il est tributaire de l'accessibilité, de la spécialisation et de la valorisation des sites. Des recherches sur l'étalement spatial des zones urbaines sont donc indispensables afin de prévoir les corrections.

Il n'empêche que l'aménagement et la planification, quels que soient leurs caractères, insistent aussi sur la *qualité* des installations humaines. Nous avons vu que la ville s'était densifiée dans les années 1960, étalée dans les années 1970, métropolisée dans les années 1980. Les années 1990 seront des années de prise de conscience ; le siècle qui commence devrait à la fois réintroduire des modèles anciens et innover.

Le drame : la polarisation et le vide

### *Une logique de compétition*

Les différentes politiques menées dans les villes ne doivent pas masquer une évidence : la montée en puissance des grandes villes, des zones urbaines, des collectivités locales qui les entourent ou les composent.

La métropolisation constitue un phénomène inéluctable, mais l'urbanisation revêt des formes de plus en plus complexes. Il est toutefois vain de ne voir dans cette évolution que « la mort de la ville » même si une urbanisation diffuse s'est développée. On peut penser, au contraire, à une exagération des contrastes entre les zones urbaines et les espaces agricoles ou naturels et à des différences de plus en plus fortes entre les agglomérations elles-mêmes. L'hypothèse d'une urbanisation « généralisée » masque une autre réalité. Le processus de concentration s'accompagne d'une opposition villes-campagnes et d'une diversité urbaine de plus en plus affirmée.

Le marketing urbain montre bien cette compétition qui s'accélère entre les régions, entre les villes. La Grande-Bretagne est une nation où cette concurrence entre cités fait partie des grands principes de l'action gouvernementale. Cette lutte pour la suprématie, le développement, se situe à diverses échelles : entre villes d'une même agglomération, entre villes de régions différentes, entre métropoles mondiales. Les réseaux de transport desservent certaines zones, certaines villes : le TGV a la réputation, en France, d'un « déménageur de territoire ». Les grandes métropoles sont tout naturellement favorisées par rapport aux petites villes. Des stratégies pour faire naître un *good business climate* dans une cité ne peuvent être menées que par des villes déjà importantes, disposant d'atouts anciens et nouveaux. Il existe une *logique de la compétition* et de l'investissement qui peut être régulée par les politiques d'aménagement du territoire et les villes elles-mêmes. La Commission européenne, en suivant l'initiative communautaire URBAN a voulu financer la régénération économique et sociale des villes. L'apport du



FEDER (Fonds européen de développement régional) sera pour 2000-2006 de 700 millions d'euros. Les objectifs sont les suivants :

- promouvoir l'élaboration et la mise en œuvre de stratégies particulièrement innovantes en faveur d'une régénération économique et sociale des petites et moyennes villes ou des quartiers en crise dans les grandes agglomérations ;
- renforcer et échanger les connaissances et les expériences relatives à la régénération et au développement urbain durable dans l'Union européenne. (Bruxelles, octobre 1999.)

Le projet étudie une cinquantaine de zones urbaines ; chacune doit être « cohérente géographiquement » et abriter au moins 10 000 habitants. La sélection de ces zones doit s'opérer en fonction de différents critères : chômage, taux de pauvreté, problèmes d'environnement. Cet exemple de soutien ne doit pas masquer l'inégalité des dynamismes régionaux qui dépendent de multiples facteurs physiques, économiques, humains. La gouvernance de la ville est elle-même en cause. Ainsi, suivant les États, les maires ont plus ou moins de pouvoirs : ils sont très autonomes aux États-Unis (mais sont plus ou moins soumis aux entreprises) et en Grande-Bretagne, ils sont très largement indépendants du secteur public et du secteur privé.

*Deux logiques* se complètent : chaque ville doit être concurrentielle et trouver le meilleur système économique et sociale pour répondre aux exigences actuelles. Par ailleurs, une politique d'aide peut remédier aux inégalités liées à des facteurs divers : situation géographique, conjoncture, etc. On sait, par exemple, que l'accessibilité constitue un facteur déterminant dans la compétition économique. Le fossé se creuse entre des villes « performantes » et des agglomérations en difficulté. De nombreuses cités connaissent des problèmes financiers et sont incapables de faire face à des investissements. En 1992, 40 % des villes de plus de 10 000 habitants connaissaient des budgets en déficit (D. Pumain, F. Godart, 1996). Les erreurs, les mauvaises stratégies, les crises industrielles ou les délocalisations peuvent avoir des conséquences dramatiques sur des petites villes. Dans les pays en voie de développement, la croissance est – par définition – inégalitaire. En Chine,

l'opposition brutale entre le littoral et l'intérieur correspond à ce que Mao Zedong surnommait « la frange ourlée du développement chinois » !

L'accentuation des inégalités sociospatiales donne une place particulière aux villes de taille modeste. Celles-ci doivent jouer un rôle capital. Tous les discours sur « l'urbain » oublient toujours le « pays », le territoire et *surtout* la région au sens géographique du terme.

### *Un déséquilibre spatial caractérisé*

La croissance urbaine s'accompagne d'une crise des périphéries qui ne parviennent pas à retenir leur population. Tous les États du monde connaissent cet exode rural, ces abandons des régions éloignées, qu'il s'agisse des nations riches ou des États défavorisés. La concentration des activités obéit à des lois complexes suivant l'histoire du pays, les milieux physiques et les systèmes économiques. En France, 10 % de la population occupe 50 % du territoire et, comme l'explique B. Kaiser, « l'évolution est inéluctable [...] des centaines de villages vont être abandonnés au cours des prochaines années ». En Lozère, la densité est de 13 habitants au kilomètre carré et les médecins, les services postaux, les commerces, les écoles se regroupent dans des villes. Cette « France du vide » suivant l'expression de R. Beteille, n'est pas une exception et on pourrait multiplier les exemples. Ces inégalités sociospatiales ne sont pas le privilège des pays des Tiers-mondes car l'accumulation d'activités obéit à des lois complexes. Déjà, en 1947, l'ouvrage de Jean-François Gravier (*Paris et le désert français*) a fait comprendre les dangers d'un développement inégal.

Ainsi, la « Chine du vide » est déjà évoquée, en 1928 par Jules Sion, dans sa *Géographie universelle* et la population « se concentre jusqu'à étouffer » alors que d'immenses régions sont vides. Aujourd'hui les départs massifs vers les villes, vers les littoraux expriment une réalité : le citadin, même pauvre, a des avantages sur le paysan qui travaille dans des conditions très mauvaises. En Chine, 50 % de la main-d'œuvre agricole est excédentaire. Il faut donc tenir compte des différentes formes de « désertification » dans le monde mais il existe un point commun à toutes les régions : la compétitivité s'accroît et les espaces qui ne

trouvent pas de fonctions valorisantes sont marginalisés et deviennent, selon l'expression de R. Brunet, des « angles morts ». Zhou Qinghua évoque une « urbanisation différenciée » : autrement dit, il faudrait que « dans chaque région, grâce à une amélioration du système hiérarchisé des tailles des villes et des bourgs » on puisse fixer « le niveau de tailles respectives ». Il faudrait donc « élever des barrières » pour les agglomérations que l'on veut limiter. (1996). Tout ceci suppose une régulation de l'exode rural et une protection sociale pour les travailleurs qui émigrent d'une cité à l'autre. Bien entendu cette politique est « autoritaire » et concevable dans le régime chinois actuel.

En Afrique, la polarisation a souvent renforcé les clivages et les gradients de densité. Dans tous les cas, à des degrés divers, c'est l'absence d'équipements qui fait fuir. Cette opposition centre-périphérie provient donc de multiples facteurs. En Égypte, le climat désertique sur la totalité du pays a tout naturellement rassemblé les villes près du littoral et sur le Nil. En Éthiopie, Addis Abeba, « cœur hypertrophié », polarise « le système urbain éthiopien de telle façon qu'elle rejette au-delà d'un cercle de 250 km de rayon les villes » (A. Garcon, 1999). Le cas de la Corée du Sud est peut-être, en définitive, très révélateur. Si 25 % de la population de la nation vit à Séoul, la concentration est encore plus impressionnante si on envisage la capitale au sens large, avec la province de Kyonggi et Inchon : sur près de 12 % du territoire habitent 47 % des Coréens du Sud. Cette concentration est également économique car Séoul monopolise les fonctions : ainsi 70 % des transactions financières et des impôts s'effectuent dans cette région qui rassemble aussi 62 % des emplois. Les effets pervers sont nombreux car l'entassement des hommes et des équipements provoque, par exemple, des embouteillages et surtout une pollution beaucoup plus forte que dans les autres mégalo-poles. La province de Kyonggi, depuis cinq années a vu sa population s'accroître de 1,2 million de personnes. On devine l'évolution des autres provinces qui connaissent un dépeuplement grave. Par ailleurs le TGV place Séoul à moins de trois heures de Pusan : ce qui va encore accentuer l'urbanisation au long de cet axe. On comprend le projet, impopulaire, de déplacer la capitale à 160 km au sud de Séoul (les travaux devant débuter en 2007).

Si on considère, par exemple, la théorie de la croissance endogène, fondée sur le principe que le progrès technique est provoqué par l'accumulation des facteurs de production, les réflexions sur « l'aménagement des territoires » deviennent complexes. La concurrence entre les espaces, à toutes les échelles, est sans doute le facteur le plus décisif et la plus grave de conséquences. Par ailleurs une réalité brutale isole certaines régions : très souvent la grande ville n'a guère besoin de son arrière-pays et s'appuie surtout sur des liaisons nationales et internationales. Une dernière question se pose : ces « modèles » de développement peuvent-ils se modifier ? Comme l'avait constaté Jacques R. Boudeville, « l'urbanisme se trouve devant une tâche de dimension nouvelle, fondée sur un déséquilibre spatial de plus en plus caractérisé ». La théorie de la croissance endogène est fondée sur le principe que le progrès technique est provoqué par l'accumulation des facteurs de production. Malgré toutes les réflexions sur « l'aménagement des territoires » la concurrence entre les espaces, à toutes les échelles, est grave de conséquences : c'est le facteur le plus décisif. Par ailleurs une réalité brutale isole certaines régions : très souvent la croissance urbaine n'a guère besoin de son arrière-pays et s'appuie surtout sur des structures nationales et internationales.

## Conclusion

EN 2025, les deux tiers de la population seront donc « urbaines » mais la diversité des situations est si grande qu'il est très difficile de réaliser « LA » ville durable. Comme on a pu le dire, à *Urban 21*, l'opposition entre pays riches et pays en voie de développement est un obstacle majeur car tout projet de ville doit d'abord passer par le progrès des niveaux de vie. Il ne faut pas oublier aussi les grandes inégalités sociales dans les nations dites « riches ». Pourtant, comment concilier les intérêts locaux et les besoins globaux ? Par exemple le désastre écologique doit trouver des solutions au niveau planétaire. Les représentations mentales des personnes ou des lobbies sont souvent égoïstes. Quoiqu'il en soit la ville durable devra être redessinée : les habitants ont intérêt à combattre cet étalement. Au troisième Forum urbain de Vancouver on a donc souligné les mérites de « l'écodensité » même si cette notion d'économie d'espace fait peur : c'est pourtant le seul moyen de consommer moins de ressources et de réduire la pression sur les espaces ruraux périurbains. Autrement dit, il faudrait réduire la consommation d'énergie, d'espace, de ressources naturelles.

Si cette explosion urbaine est un problème pour les urbanistes, l'architecture n'est que l'aspect visible d'un mal développement plus profond. Il est impossible de séparer la ville du système mondial : de la maison au quartier jusqu'au système monde, tout se tient. L'inégalité des hommes, des territoires, la destruction des écosystèmes ou la pollution accompagnent une croissance urbaine rapide. Lewis Mumford a décrit un « cycle urbain » correspondant à un scénario catastrophe : la ville à partir d'un certain degré de concentration deviendrait « impérialiste », informe, amnésique et se détruirait d'elle-même en devenant une nécropole. Cette théorie ne repose sur aucune réalité et rejoint les discours catastrophistes à la mode mais il n'en reste pas moins que le désir d'un développement durable se heurte à de nombreux obstacles. La mise en œuvre du protocole de Tokyo en est l'exemple. Une question se pose : comment

concilier croissance économique et protection de l'environnement ? Le comportement des consommateurs et des firmes est en cause. Ainsi la Conférence des Nations Unies sur le climat à Buenos Aires en décembre 2004, réunissant 6 000 représentants de 180 pays et d'ONG ainsi que des chercheurs, a bien montré la difficulté qu'il y avait à réaliser le protocole de Kyoto. La question concerne la ville, car ce sont essentiellement les industries et la circulation automobile avec les émissions de CO<sub>2</sub> qui produisent l'effet de serre. Non seulement les États-Unis et la Chine ne se sentent pas concernés mais des pays en voie de développement avec à leur tête l'Inde se refusent à tout engagement qui réduirait leur production. Les grandes firmes pétrolières et les pays producteurs de pétrole en sont presque à demander des compensations en cas de réduction de la consommation ! La question de la circulation automobile dans les villes concerne aussi les constructeurs qui vendent des voitures très polluantes. Aux États-Unis, cinq grandes sociétés, produisant de l'énergie, émettent 650 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> par an ! Un Américain rejette près de 20 tonnes de gaz par an alors que cette valeur se limite à 8 pour l'Europe de l'Ouest et 2,5 pour la Chine. Le danger qui guette la grande cité n'est pas la mondialisation mais un effet pervers de celle-ci.

Pourtant les grandes métropoles constituent des pôles de progrès pour l'humanité et possèdent une dimension symbolique. C'est autour de ces représentations religieuses, politiques, civiques, historiques en général que se développe une ville. P. Claval résume bien ce rapport entre « villes et créations culturelles : celles-ci sont sans cesse et partout repensées, réinventées et renouvelées ». Le concept d'urbanité est peut-être le plus évocateur. On désigne par ce terme la qualité d'une structure urbaine qui représente l'identité d'une ville. Perçue à l'origine comme un lieu de civilisation, la cité est aussi aujourd'hui une agglomération de services qui sont indispensables au bien-être des habitants. M. Matussek dans « Der Spiegel » en 1999 notait avec humour dans un article sur les mégapoles : « Un infarctus dans un champ de betteraves ? Vous êtes foutu. Alors que dans un grand magasin... » On retrouve ainsi la seule question véritablement importante : connaître le vécu des résidents, leurs représentations mentales, leurs besoins afin d'adapter la ville aux aspirations des citoyens. Comment ceux-ci voient-ils les distances, leur

quartier, les immeubles, les services, les risques, leurs voisins. Se sentent-ils protégés et en sécurité ? Désirent-ils s'en aller et pourquoi ? Les projets « objectifs » souvent décidés en haut lieu ne correspondent pas aux pratiques quotidiennes, à l'image que l'on a de son cadre de vie. Encore faut-il que ces désirs soient compatibles avec l'intérêt général et ne prennent pas l'identité communautaire comme prétexte pour faire de la ville une succession de barricades, de « niches » et de fossés culturels. Le sens civique concerne aussi bien le mode de vie que les mentalités.

En définitive, la grande difficulté est de vivre désormais dans un univers changeant auquel il faut sans cesse s'adapter. L'humanité ne traverse pas une « crise » car par définition une « crise » est un phénomène brutal, temporaire, contrastant avec les tendances longues. Au contraire il faut se faire à l'idée que les constructions humaines sont soumises à une mobilité, une accélération perpétuelle qui devient la loi normale. Autrefois les systèmes apparaissaient rigides, évoluaient lentement. Aujourd'hui, le concept de développement durable se heurte à l'idée, émise depuis longtemps par les philosophes : il faut renoncer à l'idéal de tranquillité.

## Bibliographie

ADLSR (A.), *Comment sera le monde en 2020*, Robert Laffont, coll. Pocket, Paris, 2006, Paris.

ARNAUD (J.L.), *Histoire urbaine, analyse spatiale et cartographie*, Parenthèses Éd.s., 2008.

ASHSR (F.), *Nouveaux principes de l'urbanisme*, L'Aube, 2004.

BAILLY (A.), (dir.), *Les concepts de la géographie humaine*, Armand Colin, Paris, 2005.

BAILLY (E.), *Modèle de simulation fractal et croissance urbaine, étude de cas*, Nice, Gênes, Marseille, thèse, Nice, 1999.

BASTIS (J.) *Paris de 1945 à 2000*, Bibliothèque historique de la ville de Paris, 2000. BLOC-DURAFFOUR (P.), *Les villes dans le monde*, Armand Colin, Paris, Coll. Synthèse, 1998.

BURGS L (G.), *La ville d'aujourd'hui*, Hachette, 1995.

CAMAGNI (R.), GIBSLI (M.C.), *Développement urbain durable*, DATAR/Aube, 1997.

CARROUE (L.), *Géographie de la mondialisation*, Armand Colin, 2002.

CHALAS (Y.), *L'invention de la ville*, Anthropos, 2000.

CHOMBART DE LAUWE (P.H.), *Des hommes et des villes*, Payot, 1963.

CHRISTALLER (W.), *Die Zentralen orte in Sud deutschland*, Iena, 1933, traduit par Barkin (C.W.), Englewood cliffs, Prentice-Hall.

CORBIN (A.), *Le territoire du vide. L'occident et le désir de rivage, 1751-1840*, Flammarion, Paris, 1990.

CORBIN (A.), *L'avènement des loisirs (1850-1960)*, Flammarion Paris, 2001.

DAUPHINÉ (A.), *Risques et catastrophes*, Armand Colin, 2001.



DOWNS (R.M.), STSA (B.D.), *Des cartes plein la tête*, Éd ; St Hyacinthe, Quebec, 1981.

FERRIER (J.P.), *Contrat géographique ou l'habitation durable des territoires*, Éd. Payot, Lausanne, 1998.

FRÉMONT (J.P.), *La région, espace vécu*, PUF, 1976.

FRÉROT (A.M.), (Sous la direction de), *Les grandes villes d'Afrique*, Éd. Ellipses, 1999. GAY (J.C.), *Les discontinuités spatiales*, Économica, 1995.

GEORGE (P.), *Études sur la banlieue de Paris*, Armand Colin, 1950.

GEORGE (P.), *La ville*, PUF, 1952.

GOULD (P.), WHITS (R.), *Cartes mentales*, Éd ; Universitaire de Fribourg, Suisse, 1984.

GOUSSOT (M.), *Les grandes villes américaines*, Armand Colin, 2000.

HÄGSRSTRAND (T.), *Innovation diffusion as a spatial process*, Lund Gleerup, 1953 (Traduction d'Allan Pred, 1967, Chicago).

HAGGETT (P.), *Geography: a modern synthesis*, Ed Harper international, 1975.

HALL (P.), *London 2001*, Unwin Hyman, Londres, 1989.

JONES (C.), *A London atlas*, Research Centre, Londres, 1933.

LACAZE (J.P.), *Les méthodes de l'urbanisme*, PUF, Coll. Que sais-je ? Paris, 2007.

LÉVY-LEBOYER (C.), *Psychologie et environnement*, PUF, 1980.

LOZATO-GIOTART (J.P.), *Géographie du tourisme*, Pearson Education, Paris, 2008.

LOZATO-GIOTART (J.P.), BALFST (M.), *Management du tourisme*, Pearson Education, Paris, 2004.

LYNCH (C.K.), *The image of the city*, Mit Press, Cambridge, 1960 (traduction, L'image de la cité, Dunod, Paris, 1969).

MOLSS (A.A.), ROHMSR (E.), *Psychologie de l'espace*, Casterman, 1978.

MONGIN (D.), *La condition urbaine, la ville à l'heure de la mondialisation*, Points, Paris, 2007.

NADLSR (G.), *La conception des systèmes*, Vander Éd. Belgique, 1973.

PAULST (J.P.), *Les banlieues françaises*, Ellipses, Paris, 2004.

PAULST (J.P.), *Les villes et la mer*, Ellipses, Paris, 2007.

PAULST (J.P.), *Les villes françaises*, Armand Colin, 1999.

PAULST (J.P.), *Géographie urbaine*, Armand Colin, coll. 128, 2009.

SANTONI-CONSTANTINI (O.), *Hôtel-Casino Nice baie de Anges*, thèse de l'école d'architecture de Paris, 1997.

SASSSN Saskia, *La globalisation centrifuge*, Démopolis, 2009.

TROIN (J.F.) *Les métropoles des « Sud »*, Ellipses, 2000.

VELTZ (P.), *Mondialisation, villes et territoires, l'économie d'archipel*, PUF, 2005.

VSYRST (Y.), *Géo-environnement*, Sédès, 1999.

VICARI (J.), *Écologie urbaine*, Infolio, 2008.

WACKERMANN (G.), *Géographie urbaine*, Ellipses, 2000.

WACKERNAGEL (M.), RSSL (W.), *Notre empreinte écologique*, éd. Écosociété, 2003.

## Sites Internet

Les plus grandes villes du monde (2009) :

[www.populationdata.net/index2.php?option=palmares&rid](http://www.populationdata.net/index2.php?option=palmares&rid)

Liste des mégapoles :

[http://fr.wikipedia-org/wiki/listedes-m%G3%Ag.gapoles:](http://fr.wikipedia-org/wiki/listedes-m%G3%Ag.gapoles)

Évolution de la population des villes de 1900 à 2025 :

[http:// marienaudon.free.fr/evolution.htm](http://marienaudon.free.fr/evolution.htm)

Palmarès des plus grandes villes du monde :

[www.populatcondata.net/palmaresvilles.php](http://www.populatcondata.net/palmaresvilles.php)

Population, densité et part de la population urbaine des principaux pays du monde :

[www.insee.fr/fr/ffc/chifele-fiche.asp?tab-id=20](http://www.insee.fr/fr/ffc/chifele-fiche.asp?tab-id=20)

L'urbanisation littorale en Méditerranée, Jean-Claude Jager :

[www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/bibliographies/mediterranee/](http://www2.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/bibliographies/mediterranee/)

Les pauvres ne sont plus dans les ghettos ! Gibond (D.)

[www-cafe-geo.net/article.php3?id-article=1009](http://www-cafe-geo.net/article.php3?id-article=1009)

La pauvreté urbaine s'alourdit (Feng Jianhua) :

[www.chinafrique.com/zf-2005/2006](http://www.chinafrique.com/zf-2005/2006)

Peut-on parler d'exode rural en Afrique ? :

<http://jazzthierry.blog.lemonde.fr/2007/10/16>

Qu'est-ce que la ville ?

[www.reynier.com/anthro/urbaine/ville.html](http://www.reynier.com/anthro/urbaine/ville.html)

Vers un tourisme responsable ?

[www.eco-sapiens.com/dossier.62](http://www.eco-sapiens.com/dossier.62)

Mondes urbains du tourisme :

<http://calenda.revues.org/nouvelle4474.html>

Villes et risques naturels, Veyret (Y.)

[www.cafe-geo.net/article.php3?id-article=782](http://www.cafe-geo.net/article.php3?id-article=782)

Les villes :

[www.maturita.Cz/referaty/referat.asp?id=2716](http://www.maturita.Cz/referaty/referat.asp?id=2716)

Les risques en quartier « sensible », Jacquemin (H.) :

<http://mappemonde.mgm.fr/num5/articles/art05107.html>

La carte des territoires vécus :

[www.cafe-geo.net/article.php3?id-article=414](http://www.cafe-geo.net/article.php3?id-article=414)

Conclusions de la Conférence Aalborg+10 (2004) :

[www.ccre.org/news-detail.htm?id=234](http://www.ccre.org/news-detail.htm?id=234)

Charte des villes européennes pour la durabilité :

[www.ecologie.gouv.fr/IMG/agenda21/textes/aalborg.htm](http://www.ecologie.gouv.fr/IMG/agenda21/textes/aalborg.htm)

Conférence européenne des villes durables, Séville, 2007 :

[www.grandesvilles.org/spip.php?article942](http://www.grandesvilles.org/spip.php?article942)

Le forum urbain mondial :

[www.wd.gc.ca/fra/9899.asp](http://www.wd.gc.ca/fra/9899.asp)

Qu'est-ce qu'une ville durable ?

<http://apella.ac-limoges.fr/patricia,broussole>

Tendances urbaines et bidonvilles au XXI<sup>e</sup> siècle. Chronique de l'ONU. Le rapport

2006/2007 sur l'état des villes dans le monde :

[www.un.org/french/pubs/chronique/2006/numero2/02206p24.htm](http://www.un.org/french/pubs/chronique/2006/numero2/02206p24.htm)

Développement local et développement durable :

[http://edurable.info/devoleppement-local-ct\(,469.html](http://edurable.info/devoleppement-local-ct(,469.html)

Les acteurs du développement durable :

[www.adequations.org/spip.php?article416](http://www.adequations.org/spip.php?article416)

Villes et développement durable en Méditerranée :

[www.planbleu.org/themes/villesetdeveloppementdurable.html](http://www.planbleu.org/themes/villesetdeveloppementdurable.html)

Edito : la ville du futur décidera du destin de l'homme :

[www.tregouet.org/edito.php\\_3?id-article=5](http://www.tregouet.org/edito.php_3?id-article=5)

Comment définir une ville durable ? Emelianoff Cyria

[www.ecologie.gouv.fr/IMG/agenda21/intro/emelia.htm](http://www.ecologie.gouv.fr/IMG/agenda21/intro/emelia.htm)

Ville durable :

<http://fr.wikipedia.org/wiki/ville-durable>