

LA VILLE SOUS L'ŒIL DU GÉOGRAPHE Un entretien avec **Éric Janin**¹

■ **Cahiers Philosophiques**² *Nous pouvons débiter cet entretien par une considération de méthode. Vous êtes géographe. Comment appréhendez-vous la spécificité d'une approche géographique de la ville ? La géographie semble proche en effet d'autres disciplines, comme l'urbanisme. Elle est utilisée (peut-être aussi transformée) par les savoir-faire de l'administration ou même de l'entreprise. Dans quelle situation disciplinaire se trouve le géographe, lorsqu'il s'agit d'étudier les phénomènes urbains ?*

■ **Éric Janin** Vous avez raison de poser comme préalable la question de la ville en tant qu'objet d'étude. La ville est-elle affaire de géographes ? Oui sans aucun doute, et les géographes peuvent le revendiquer haut et fort tant la ville est aujourd'hui le phénomène majeur d'inscription spatiale dans le monde. Mais les géographes n'en détiennent pas l'exclusivité. La ville peut également se retrouver au cœur des études de sociologie, d'économie, d'histoire et bien entendu de philosophie. Rousseau ne disait-il pas déjà que les villes étaient « le gouffre de l'espèce humaine » ? Pour autant, je pense que les géographes ont un atout majeur sur les représentants des autres disciplines car ils conçoivent l'étude de la ville dans une approche résolument holistique.

Faire de la géographie urbaine, c'est d'abord faire de la géographie. Il faut entendre la géographie comme l'analyse globale des systèmes spatiaux et de leurs différenciations. La ville est par conséquent un système spatial, produit par les sociétés humaines. Mais qui dit système dit aussi agents de ce système en interaction. La géographie, dont on a longtemps dit qu'elle était une discipline de synthèse, a cette aptitude à prendre en considération l'ensemble des acteurs du système urbain, ce que ne font pas toujours les autres disciplines. C'est le fondement même de la démarche géographique, ce qu'Yves Lacoste appelle le « penser l'espace » : la ville c'est un lieu, un espace de sociabilité, mais c'est aussi une temporalité, une urbanité, à travers des composantes sociales, des fonctions, des formes symboliques... et parfois même un mode de projection. Songeons aux villes planifiées de la deuxième moitié du xx^e siècle. Donc je crois que pour faire de la géographie urbaine, il faut être un peu sociologue, historien, philosophe, économiste, anthropologue...

■ 1. Éric Janin est géographe, professeur en classes préparatoires (lycée M. Berthelot, Saint-Maur et lycée A. Blanqui, Saint-Ouen).

■ 2. Cet entretien, réalisé en mars-avril 2009, a été conduit par Aliénor Bertrand, Laure Bordonaba et Frank Burbage.

Mais la ville n'est pas uniquement objet de recherche et d'étude ; elle est aussi la manifestation d'une praxis ; c'est un terrain d'application et d'expérimentation dont l'urbanisme est la vitrine. L'urbanisme emprunte beaucoup à la géographie, si tant est que cette discipline ne se limite pas uniquement à une approche architecturale mais qu'elle s'apparente bien à un « penser la ville ». Les Instituts d'urbanisme existant en France s'inscrivent d'ailleurs souvent dans la continuité des enseignements de géographie prodigués en Licence dans les universités. Mais tous les étudiants en urbanisme ne proviennent pas nécessairement de filières d'enseignement de géographie et ne sont pas systématiquement des géographes... mais ils agissent en tant que tels dès lors qu'ils interviennent dans des opérations d'aménagement. Car pour mener à bien une opération d'urbanisme, il faut généralement coordonner les travaux de spécialistes comme des ingénieurs, des géologues, des juristes, des architectes, des paysagistes... La ville est bien l'affaire de tous, mais seul celui doté d'une conscience de géographe, me semble-t-il, engage une démarche résolument objective et holistique du « penser l'espace ». C'est sans doute un peu prétentieux mais le géographe dispose d'assez de recul pour entrevoir la ville comme un système. Sans doute parce que le géographe urbaniste est le seul à entrevoir sa discipline comme une science de la ville, même si cette expression est fort contestable. Mais c'est l'éternel dilemme auquel est confronté le géographe, celui qui place sa démarche entre idiographie (chaque ville est un cas singulier qui repose sur des variables propres) et nomothétie (il existe cependant des lois notamment en matière d'organisation des territoires). En cela, la géographie urbaine pourrait s'apparenter à une science fondamentale et théorique, et l'urbanisme à une science expérimentale.

■ **C. P.** *Pour compléter cette première question : comment se représenter l'histoire de la géographie urbaine ? A-t-elle toujours fait partie des objets d'étude ? De quelle(s) manière(s) ? Peut-on repérer des grandes étapes, des grands clivages, qui auraient existé ou qui persisteraient ?*

■ **E. J.** Pour partir d'un truisme, la géographie urbaine est consubstantielle de son objet d'étude. Autant dire qu'elle émerge avec la certitude que la ville devient un fait majeur de civilisation. Les premiers travaux de géographie urbaine datent de la fin du XIX^e siècle, mais encore faut-il relativiser leur portée, particulièrement en France. À cette époque où domine l'école vidalienne, ce sont les monographies rurales et régionales qui s'imposent dans le champ de la recherche et l'étude des villes n'est vraiment envisagée et englobée que dans la perspective de ces études régionales. La ville est alors plutôt l'apanage des sociologues. Rares sont les géographes français qui osent sortir des chemins balisés par l'auteur du *Tableau de la géographie de la France*. Ce temps des « pionniers » est symbolisé par les travaux de Raoul Blanchard, qui, dans les années 1910, amorce les premières monographies urbaines en posant la question fondamentale « Pourquoi la ville est-elle ici et pas ailleurs ? ». Se détachent alors deux notions qui vont constituer l'armature des travaux de géographie urbaine pendant plus d'un demi-siècle : le site (l'assiette même où s'installe la ville) et la situation (sa localisation dans un espace plus vaste, son insertion dans un réseau de villes). On ne s'intéresse alors encore qu'à la morphologie de la ville : son plan, l'évolution de son bâti, la spécialisation de ses quartiers... dans une perspective que je qualifierais de « spontanéiste », comme si la ville n'était que le produit de l'Histoire et de la Nature... L'entre-deux-guerres marque une nouvelle étape avec l'apparition des lois sur l'urbanisme et la nécessité de repenser certaines villes après les

destructions occasionnées lors de la Grande Guerre. C'est une époque de foisonnement désordonné qui prend en compte des nécessités hygiénistes et humanistes (construction des HBM, des cités-jardins...), la mobilité accrue des populations (il faut en effet attendre le milieu des années 1930 pour voir la population française devenir majoritairement urbaine, plusieurs décennies après les États-Unis, l'Allemagne ou le Royaume-Uni) et l'excroissance parisienne (3 millions d'habitants au début du xx^e siècle, soit 1 million de plus qu'aujourd'hui !). C'est l'époque d'une véritable « révolution urbanistique » avec les propositions novatrices de Le Corbusier, du Bauhaus. En France, les premiers Instituts d'urbanisme apparaissent, fondent les premiers experts de l'aménagement (le terme apparaît en 1925) ; ce sont des techniciens pragmatiques qui font indirectement de la géographie urbaine appliquée. Pierre Lavedan, urbaniste, est ainsi l'auteur en 1936 du premier manuel de géographie urbaine de langue française. Mais au final, la géographie urbaine française de cette époque demeure figée dans l'archaïsme des études ruralistes et géomorphologiques. Ce qui manque, c'est une approche globale du fait urbain, car personne n'a encore conscience à cette époque de l'universalité du phénomène. Le premier schéma d'envergure concernant Paris, le plan Prost, est proposé juste avant la Seconde Guerre mondiale. Pourtant, dans d'autres pays, aux États-Unis et en Allemagne particulièrement, les thèses novatrices de l'École de Chicago ou bien de Walter Christaller ont permis un nouvel essor à la géographie urbaine. Mais elles ne trouveront un écho favorable en France qu'après la guerre. À partir des années 1940-1950, tout change. Il faut reconstruire des quartiers entiers détruits par les bombardements et il faut faire vite. Les techniques évoluent et permettent cette accélération rendue nécessaire par le *baby-boom*. L'ouvrage de J.-F. Gravier, *Paris et le désert français*, paru en 1947, va lancer les premières réflexions sur l'aménagement du territoire en France. Les apports des écoles de géographie vont être multiples. Et puis c'est tout l'environnement conceptuel de la ville qui va être bouleversé avec l'apport du marxisme ; la ville s'appréhende alors en termes de modes de production, de rapports villes/campagnes, de hiérarchies socio-fonctionnelles. Les manuels se multiplient à l'initiative de grands professeurs tels Pierre George et Georges Chabot. De nouvelles notions apparaissent : centralité, organisation de l'espace, réseaux, hiérarchies... et permettent de dessiner les nouveaux contours d'une discipline qui cesse d'être morphodescriptive. C'est aussi l'époque où les urbanistes passent à l'action : Brasília, Chandigarh et plus tard les villes nouvelles « à la française ». En 1963, le *Traité de géographie urbaine* de Jacqueline Beaujeu-Garnier et Georges Chabot consacre définitivement la discipline dans ce qu'elle a de plus moderne. Ce traité fut un manuel incontournable jusqu'au début des années 1990. La dernière étape est à mettre au crédit de Mai 68. On rompt désormais avec le modèle de la ville industrielle, on s'intéresse aux territoires de l'urbanité, à l'espace vécu, à sa diversité mais aussi aux monstrosités des mondes en développement. La révolution de l'information, l'accentuation des hiérarchies, la segmentation sociospatiale... ont projeté la géographie urbaine vers les champs du politique et du social. Aujourd'hui, nous avons affaire à une discipline qui ne néglige aucun de ces aspects. Elle est bien au carrefour de plusieurs disciplines.

■ **C. P.** *La notion même de ville vous semble-t-elle encore pertinente aujourd'hui pour désigner, et pour caractériser les phénomènes auxquels on assiste ? Le vocabulaire lui-même semble d'ailleurs parfois hésiter : « agglomération », « métropole » ou « métropolisation ». Quelles sont les différences et quelle signification apporter à cette profusion de termes ?*

■ **E. J.** Il faut que nous nous entendions en effet sur ce que nous appelons une ville. L'histoire de la géographie urbaine a longtemps privilégié un certain nombre de critères sur lesquels il est important de revenir.

En premier lieu, le critère morphologique. La ville a d'abord été évaluée dans sa dimension paysagère et s'opposait en cela, aisément, à la campagne. La frontière entre les deux composantes spatiales trouvait sa traduction morphologique par l'établissement de murailles qui enserraient les villes jusqu'au milieu du XIX^e siècle, ce qu'on trouvait aussi bien en Europe qu'en Asie notamment. Aujourd'hui, les paysages urbains sont encore reconnaissables à travers leur tridimensionnalité : l'espace vertical (le bâti), l'espace horizontal et les réseaux souterrains. C'est ce que la géographe Jacqueline Beaujeu-Garnier appelait le « volume urbain ». Cet aspect morphologique (l'enveloppe « extérieure » de la ville) a longtemps nui à l'épistémologie de la géographie urbaine dans la mesure où l'on privilégiait le concret et la singularité de chaque unité urbaine par le moyen de l'étude monographique et aussi par la justification de l'existence de la ville par des considérations physiques (site notamment). C'est surtout l'histoire qui faisait la ville (à l'exception des villes nouvelles créées *ex nihilo*), matérialisée par ce que l'on peut appeler l'importance de la sédimentation historique qui est la quatrième dimension du fait urbain.

À ce critère morphologique on a longtemps associé celui de la densité. Car avant toute chose, la ville est une concentration humaine dans un espace réduit. Mais s'agit-il d'une variable crédible ? Peut-on élever au même rang la densité de HongKong et celle de Phoenix en Arizona ? Certainement pas ! Le rapport entre ces deux métropoles est de 1 à 20 ! Sans compter la difficulté imposée par les appareils statistiques des différents pays. Ainsi en Corée du Sud une ville doit regrouper au minimum 40 000 habitants, alors qu'en Islande, il suffit de 300 habitants !

Alors on a également considéré qu'il fallait rajouter un autre critère : le critère fonctionnel. « Fille de l'échange », la ville se définissait avant tout par l'intermédiaire d'une fonction générant de la valeur ajoutée (à la différence du monde agricole ou de celui de l'extraction, producteurs de matières premières). À la Conférence de Prague (1966), on a défini la ville comme un regroupement de citadins dont moins de 25 % devaient vivre de l'agriculture.

Sans occulter complètement les critères que nous venons de voir, on doit considérer que la ville n'est pas seulement une enveloppe morpho-structurelle. Ce qui est essentiel, ce n'est pas le contenant, c'est le contenu. La ville, c'est avant tout un organisme vivant. Il est d'ailleurs frappant de constater l'abondance du vocabulaire urbain qui renvoie aux sciences du vivant. Le centre de la ville, là où réside l'essentiel des moteurs de la vie urbaine, est souvent appelé le cœur. On parle de grandes artères pour les avenues et boulevards... Le contenu urbain est mobile, dynamique : les citadins se déplacent et échangent ; l'espace est structuré par les flux de personnes, de biens, d'informations, de capitaux ; la valeur des espaces change, ne serait-ce qu'à travers leur valeur foncière ; la fonction des espaces peut changer de nature. La ville est bien un système socioculturel et sensoriel, un système spatial relationnel entre des êtres humains qui établissent des rapports individuels ou collectifs dans le cadre d'un mode de vie que l'on va préciser comme « urbain » (loisirs, spectacles, transports...). C'est le lieu de l'interaction et de la régulation sociale. Par conséquent, plus que la ville, c'est l'urbain qu'il est important de déterminer, et au-delà même ce qui fait l'urbanité. La ville est un espace construit, perçu et vécu ; il s'y définit un genre de vie qui répond à des critères établis par les sociétés

urbaines elles-mêmes. Je pense que la notion de ville est définitivement obsolète. Le géographe Jacques Lévy a proposé il y a quelques années un toilettage conceptuel en substituant la notion d'urbanité, qui repose sur le binôme densité + diversité, à celle d'urbain. L'urbanité renvoie à ce qui fait l'urbain. Le quartier dans lequel on vit est-il agréable ? L'offre de transports en commun est-elle suffisante ? Ai-je de bonnes relations avec mes voisins ? L'école pour mes enfants se trouve-t-elle à proximité ? Ai-je une chance d'y trouver du travail ? Voilà le genre de questions que se pose le géographe dans une démarche d'analyse d'un « espace vécu ».

Alors, il est vrai que la géographie urbaine semble submergée par une profusion terminologique. C'est sans doute le reflet de la complexité de cet objet d'étude et de la grande diversité du phénomène. Il n'est pas toujours facile de s'y retrouver, surtout pour les non-spécialistes, et il est vrai que l'on assiste parfois à des confusions de genres, notamment dans le langage journalistique. Le plus fréquent est celui qui confond mégapole et mégalopole par exemple. Mais chaque terme a sa spécificité et renvoie à une problématique particulière. Quand on parle d'une agglomération il faut entendre un ensemble urbanisé avec une ville-centre à laquelle se soudent d'autres communes distinctes, mais qui en dépendent au niveau des services. En bref, une ville principale, on dit aussi une ville-centre, entourée de ses banlieues. Le terme de métropole est tout aussi utilisé : éloigné de son étymologie grecque (la « ville-mère »), il s'agit en fait d'une agglomération dotée d'équipements tertiaires en relation avec son aire d'influence dans un espace considéré et à une échelle donnée. La métropole se caractérise donc par des fonctions de commandement selon qu'elle est une métropole régionale, nationale ou mondiale. Toulouse est une métropole régionale mais elle n'est pas une métropole mondiale. Les métropoles sont donc hiérarchisées. La métropolisation est une définition plus complexe : on peut l'entendre par le processus de concentration des populations dans les plus grandes métropoles ; mais c'est aussi le processus par lequel une ville accède au rang de métropole ; enfin, c'est le processus d'intégration des métropoles dans le cadre de la globalisation économique, notamment par l'hyperconcentration des sièges sociaux des firmes multinationales qui structurent l'économie et l'espace mondial.

Mais vous avez oublié d'autres termes qui sont tout aussi importants dans le discours du géographe. On évoque de plus en plus les mégapoles, c'est-à-dire ces villes fortement peuplées (pour l'ONU, plus de 8 millions d'habitants) et spatialement étendues, qui concentrent la totalité des fonctions, sans manquer d'être confrontées à de nombreux problèmes urbains notamment en raison d'un gigantisme incontrôlé. François Ascher propose même le terme de métapole³ pour évoquer ces villes gigantesques ayant une forte propension à la dilution ou à l'extension dans l'espace. À une autre échelle, on continue d'employer le terme de mégalopole pour évoquer les grandes aires urbanisées. Jean Gottmann a été le premier à employer ce terme en 1961 pour détailler le processus d'urbanisation de la côte est des États-Unis compris entre Boston et Richmond. C'est un ensemble urbain polycentrique composé d'un réseau de métropoles, comportant une importante population et des fortes densités, prenant souvent une forme anisotropique⁴, liées par des flux internes qui structurent l'espace avec un rôle mondial sur l'économie matérielle et « non matérielle » grâce à la forte concentration des activités du tertiaire

■ 3. Lire à ce sujet F. Ascher, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995.

■ 4. Anisotropique : se dit d'une substance, d'un corps, d'une unité spatiale, dont les propriétés varient selon la direction considérée.

supérieur et des sièges sociaux des grandes firmes multinationales. Les trois mégalo-poles se situent dans le monde développé (États-Unis, Tokaido, Europe médiane). Dans les pays en développement, tous les critères ne sont pas encore réunis. Pour l'Asie, le géographe Terry G. McGee a proposé le terme de *desakotas* (*desa* = campagne et *kota* = ville) pour évoquer ces espaces urbains lâches où se confondent des périmètres ruraux. Quant aux villes globales, il s'agit principalement des métropoles têtes des réseaux planétaires qui concentrent les pouvoirs de décision et qui correspondent aux centres des trois grandes mégalo-poles. Pour Saskia Skassen, ces réseaux hiérarchisés sont dominés par trois villes globales : Londres, New York et Tokyo autour des concepts de directionnalité, connectivité, globalité, culturalité.

Tout cela a bien entendu de l'importance, notamment sur le plan sémantique et répond à des problématiques différentes. Mais ce n'est pas ce qui fonde la réflexion sur l'urbanité.

■ **C. P.** *C'est une « information » souvent reproduite aujourd'hui : la moitié de la population mondiale est urbaine. Mais cela recouvre des situations et des formes d'urbanisation très variées. Comment appréhendez-vous cette situation, à l'échelle de la planète tout entière ? Peut-on vraiment établir des comparaisons à aussi grande échelle, et de quelle manière ? Voit-on vraiment se dégager de grandes tendances, et lesquelles ?*

■ **E. J.** Il s'agit en effet d'un « événement » historique sur lequel on ne s'arrête pas suffisamment⁵, sans doute parce que le processus est assez imperceptible de là où nous sommes. Pourtant nous sommes bien dans un « âge urbain⁶ ». Le monde est désormais majoritairement un monde de citadins, depuis que la Division de la population de l'ONU l'a officiellement annoncé en 2007. Pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, il y a plus d'individus qui vivent dans des villes que dans les campagnes et il semble que l'on ne prend pas la mesure de cet événement historique. L'urbanisation massive et rapide du monde, ce que l'on peut appeler la « révolution urbaine », est une des mutations majeures de l'histoire des sociétés, au même titre que la « révolution néolithique » et que les « révolutions industrielles ». Cela constitue un tournant majeur pour une grande partie de la population des pays émergents ou en retard de développement, qu'il s'agisse de la Chine, de l'Inde ou de l'Afrique subsaharienne.

Sur le plan quantitatif, l'urbanisation est rapide et universelle : 50 % de la population mondiale actuellement contre 16 % au début du siècle. Mais dans le même temps, la population mondiale a considérablement augmenté. Le xx^e siècle a donc vu le nombre d'urbains passer de 250 millions à 3,5 milliards ! Certes la ville est un phénomène ancien et les premières expériences mésopotamiennes ont laissé des traces, mais l'intensification de l'urbanisation au xx^e siècle a considérablement modifié le rapport des sociétés et de leurs espaces d'accueil avec l'extension, voire la dilution des espaces urbains. Je rajouterai une dernière information chiffrée : la population urbaine croît deux fois plus vite que la population mondiale totale. Tous les enjeux à venir pour les sociétés contemporaines reposent selon moi dans cette statistique !

■ 5. Un des premiers ouvrages à avoir réalisé une synthèse sur ce phénomène fut : Paul Bairoch, *De Jéricho à Mexico*, Paris, Gallimard, 1985, coll. « Arcades ».

■ 6. À ce sujet, lire Ricky Burdette et Deyan Sudjic (dir.), *The Endless City*, Londres, Phaidon, 2007 ou consulter le site Internet : <http://www.urban-age.net/>

Les situations ne sont pas similaires dans l'ensemble du monde et ce pour deux facteurs essentiels : tout d'abord l'entrée dans l'urbanisation rapide ne s'est pas opérée à la même époque pour toutes les sociétés, ce qui se traduit aujourd'hui par des taux d'urbanisation très variables. Ainsi, dans certains pays, ce taux peut dépasser 90 % comme en Belgique ou aux Pays-Bas ; mais il peut être inférieur à 10 % comme au Bhoutan ou au Rwanda, dans des pays où la « transition urbaine » est loin d'avoir débuté. Le deuxième facteur repose sur le niveau de développement économique. Les villes n'offrent pas les mêmes caractéristiques d'urbanité. Quoi de comparable entre Dhaka, capitale du Bangladesh, où l'on estime que les trois quarts de la population vivent en dessous du niveau de pauvreté et Singapour, Cité-État qui dispose d'un des revenus urbains les plus élevés de la planète ?

Au final, la tendance est la même, partout dans le monde. L'urbanisation est enclenchée et ne s'arrêtera pas. Selon l'ONU, ce sont les trois quarts de l'humanité qui résideront dans des villes à l'horizon 2050. Par conséquent c'est l'ensemble de la civilisation mondiale qui aura, en moins de deux siècles, effectué un « basculement » majeur d'espace de vie et participé de la transformation radicale de l'écosystème. Les conséquences sont et seront perceptibles à l'échelle mondiale !

■ **C. P.** *Comment considérez-vous les théories contemporaines du « post-urbain », qui nous expliquent que la vieille distinction « ville-campagne » est dépassée ? Quels rapports entre les territoires urbanisés et ceux qui ne le sont pas, ou qui le sont moins ? Si l'ancienne et traditionnelle opposition entre ville et campagne est dépassée, comment nommer et penser le « non-urbain » ?*

■ **E. J.** Le couple ville-campagne a toujours existé dans un rapport classique de domination entre un centre et ses périphéries. Historiquement, on peut entrevoir la ville comme un parasite des campagnes. Elle ne peut exister que parce que les campagnes produisent de quoi alimenter ceux qui résident en ville. Ce processus est à la source de la « révolution néolithique » qui est le passage d'une économie de prédation à une économie de production. La ville est donc avant tout une place de marché, un lieu de rencontre entre l'offre et la demande, notamment alimentaire. On disait autrefois que la ville était « fille du commerce » et excluait la fonction agricole. Certes, on trouve encore quelques petits périmètres rizicoles dans les *desakotas* d'Asie du Sud-Est ; une agriculture vivrière persiste sur les trottoirs et dans les jardins des grandes mégapoles d'Afrique subsaharienne ; du temps de l'Union soviétique on a bien imaginé aussi le concept des agrovilles, sortes de « villes à la campagne ». Mais il va de soi que la distinction essentielle entre la ville et la campagne repose avant toute chose sur le fait que l'on ne produit pas de matières premières agricoles en ville. En ce qui concerne la distinction « ville-campagne », le concept semble aujourd'hui en grande partie dépassé, en raison notamment du « basculement » démographique que nous avons abordé précédemment. Ce couple a cédé la place, en matière de terminologie, au couple « urbain-rural ». Alors certes, la distinction existe encore sur certains points, mais sont-ils d'importance ? Il est aujourd'hui beaucoup moins question de morphologie et d'économie que, de manière plus globale, d'anthropologie. La fusion entre ces deux composantes spatiales est une réalité incontournable et répond tout simplement à la question des limites de l'urbain et du rural et de la disparition des discontinuités franches comme celles que l'histoire a produites autrefois avec les murailles médiévales. Les territoires urbains et ruraux sont désormais interpénétrés et se traduisent pas ces franges

« périurbaines » ou « rurbaines » qu'Étienne Juillard avait déjà analysées dans les années 1960 en parlant « d'urbanisation des campagnes ». Malheureusement la pensée aménagiste, particulièrement en France, n'est pas encore assez imprégnée des changements opérés depuis plusieurs décennies et notamment des interdépendances de plus en plus fortes entre ces deux espaces de vie. Les actions menées manquent de perspective globale ou sont trop spécifiquement attachées à tel ou tel type d'espace comme les ZRU (zones de revitalisation urbaine) ou les ZRR (zones de revitalisation rurale). Pourtant, en France, les communes rurales les plus proches des grands pôles urbains voient leur croissance démographique et leur densité augmenter plus rapidement que la moyenne nationale, rendant de plus en plus obsolète la distinction, considérée pourtant encore comme « frontière », entre les deux types d'espaces. Depuis très longtemps l'agricole ne fait plus le rural ; 90 % des actifs ruraux ne travaillent pas dans le secteur agricole ! Le rapport à la nature a également été bouleversé : le rural n'est pas uniquement centré sur une sorte de fonctionnalité de la préservation ; on pourrait prendre l'exemple des parcs régionaux en France qui sont loin d'être des réserves vides de population puisqu'on estime qu'environ 3 millions de personnes les peuplent dont le tiers est une population dite périurbaine. C'est toute la question de la définition et du développement de ce que Roux et Vanier⁷ appellent le « tiers espace » ou plus communément « espaces périurbains ».

Par conséquent, comment caractériser le non-urbain ? Sans doute l'ensemble des territoires marqués par l'absence de représentations d'urbanité. Un village du pays de Caux répondant aux normes statistiques de l'Insee (c'est-à-dire moins de 2 000 habitants agglomérés au chef-lieu) est-il encore un village rural si l'on ne compte qu'une poignée d'agriculteurs parmi sa population et que la très grande majorité de ses habitants travaille en ville, se rend à la ville pour effectuer ses achats ou pour aller au cinéma. Le continuum urbain-rural repose sur un système de représentations de l'espace vécu au quotidien. Certes, on peut avoir l'impression de vivre à la campagne mais les comportements et les demandes sociales s'apparentent à ceux des citoyens. Par conséquent, ces « marges » urbaines n'ont plus rien de périphériques, ne serait-ce que parce qu'elles sont caractérisées par une sur-représentation des classes moyennes supérieures et aisées qui agissent, paradoxalement, pour la conservation de la singularité des espaces qui les ont accueillies et qu'elles ont sensiblement transformés.

■ **C. P.** *Les descriptions ou les modélisations semblent souvent distinguer l'« auréole », le « réseau »... Quels sont les modèles ou les schémas pertinents (et leurs limites) pour penser la croissance des villes contemporaines ? On doit à Descartes (Discours de la méthode, Partie 2) une distinction célèbre entre croissance spontanée et organisation planifiée, sur la base d'une volonté concevant et agissant en connaissance de cause – le propos est d'autant plus complexe qu'il s'agit non seulement d'admirer les agencements bien conçus, mais aussi de faire une place aux vieilles institutions et aux chemins sinueux. Comment de telles distinctions font-elles sens dans les approches contemporaine ? De quelle manière ? Avec quelles limites ?*

■ **E. J.** On a, en effet, beaucoup utilisé les modèles graphiques pour attester de la réalité des structures urbaines. Ces modèles ont largement contribué à l'affirmation de ce que

■ 7. E. Roux, M. Vanier, *La Périurbanisation : problématiques et perspectives*, Paris, DIACT/La Documentation française, 2008, coll. « Travaux », n° 8.

l'on a pu appeler la « nouvelle géographie » dans les années 1960⁸. Ils permettent, entre autres, de rendre compte des théories de la croissance urbaine contemporaine à travers : la primauté du fait gravitaire (c'est-à-dire l'importance de la relation au centre, et donc de la place des structures radiales dans l'organisation du territoire urbain) ; la place de l'histoire dans le processus d'extension des surfaces urbanisées (particulièrement en cercles concentriques) ; le rôle du politique dans le zoning, dans le polycentrisme et dans la fragmentation intra-urbaine (les sous-systèmes urbains) qui peut prendre des manifestations sociales, économiques ou parfois même raciales. Songeons au modèle des villes coloniales, largement établi sur celui de la ville duale, celui où l'on distingue quartiers dits indigènes et quartiers coloniaux. Ces modèles ont ceci de pratique qu'ils rendent compte des récurrences dans l'espace de la ville, mais ils sont tout autant réducteurs car ils masquent également la réalité de la complexité urbaine. Par ailleurs, ils ne « couvrent » pas toujours la réalité du terrain, particulièrement pour les très grandes métropoles, celles dont la taille est démesurée. Comment modéliser l'agglomération de Los Angeles ou bien celle de Tokyo qui s'étendent à l'infini ? Cette modélisation a plus de pertinence pour les villes-centres, sans doute parce que les recompositions et les dynamiques sont plus perceptibles. Les anciens quartiers industriels, désormais gentrifiés, ont cédé la place à de nouveaux quartiers des affaires ; la réhabilitation des quartiers populaires péri-centraux participe du retour des classes moyennes supérieures vers les centres... Il faut toutefois évoquer les limites de ces modèles. Prenons l'exemple des villes européennes, relativement auxquelles les approches pédagogiques peuvent parfois prêter à confusion. Dans le schéma-modèle de la ville européenne, on produit généralement une dissymétrie dans le territoire urbain entre une moitié ouest plus « résidentielle » et une moitié est plus « ouvrière et industrielle ». Quand on regarde d'ailleurs aujourd'hui la répartition des fonctions dans l'agglomération parisienne, on peut en constater la pertinence. Mais certains expliquent cette modélisation par des facteurs météorologiques, qui, au moment du décollage industriel des métropoles européennes dans le courant du XIX^e siècle auraient poussé les acteurs économiques à « installer » les activités polluantes à l'est des villes pour que la bourgeoisie urbaine, par conséquent à l'ouest, ne soit pas indisposée par les nuisances et pollutions diverses orientées par la circulation atmosphérique générale. Le problème pour Paris repose sur le fait que la dichotomie est/ouest était en place bien avant l'industrialisation ! L'ouverture des Tuileries et plus tard du Cours-la-Reine n'avaient pas attendu ni le déterminisme climatique, ni le déterminisme économique. Le problème est donc bien là : la modélisation trouve ses limites dans l'interprétation de certaines réalités du terrain.

La difficulté de la modélisation et de la pertinence de sa portée sémantique est également le produit de l'extrême diversité du fait urbain : l'urbanité est singulière mais les villes sont multiples. Vous mentionnez Descartes à ce titre. En ce qui concerne ma discipline, un géographe brésilien du nom de Milton Santos, opposait, quant à lui, l'urbanisation technologique à l'urbanisation démographique. Dans le cas d'une urbanisation technologique, la mise en place des infrastructures, l'organisation des réseaux, la planification opérée par les acteurs politiques s'effectuent à mesure de l'augmentation de la population urbaine. Il s'agit d'une urbanisation qualitative, qui répond à un projet, ou tout du moins qui s'y adapte. C'est le schéma d'urbanisation qu'a connu la majorité des pays développés. En

■ 8. Cf. Paul Claval, *La Nouvelle Géographie*, Paris, PUF, 1977, coll. « Que sais-je ? ».

revanche, dans le cas de l'urbanisation démographique, il s'agit d'un processus massif, quantitatif, où la planification cède le pas à l'incurie et à l'incapacité des autorités à penser la ville. C'est ce qui se produit dans les métropoles en développement. Dans ce cas précis, on voit s'accumuler, de manière artificielle les populations dans des villes qui ne sont pas capables de les accueillir. Dans le schéma de l'urbanisation technologique, la ville est un espace d'accueil, mais aussi de production, car elle offre des emplois à ceux qui la peuplent et qui l'animent. En revanche, dans l'autre schéma, la ville n'offre qu'une matrice d'emplois informels médiocre même si l'accumulation de population est source de services. Certains estiment que l'économie informelle des villes en mal développement représente près de la moitié des ressources produites dans ce type d'espace.

■ **C. P.** *Comment interpréter, dans le contexte français et/ou européen – cette distinction n'étant d'ailleurs pas évidente – la montée en puissance des « plans d'urbanisme », à commencer par les plans régionaux ou même locaux ? Assiste-t-on, en matière d'aménagement des territoires, à des déplacements analogues à ceux que connaissent les grandes institutions : désengagement des États, influence des enjeux marchands ? Comment interprétez-vous l'expérience (spécifiquement française ?) d'une « politique de la ville » ?*

■ **E. J.** On peut y voir sans doute la manifestation de ce que j'appelle « l'obsession urbaine » qui n'est que la traduction du phénomène mondial que nous avons évoqué précédemment. Si l'on ne s'attarde que sur le cas de la France, il y a des raisons de penser que les acteurs publics ont tout intérêt à « encadrer » l'urbanisation par ces fameux plans, et dans une approche plus globale, par une « politique de la ville ». On peut dater la prise de conscience de cette problématique à la fin des années 1980 et au début des années 1990 quand le fait urbain est apparu au grand jour comme un fait social, ce qu'il est depuis toujours, mais qui ne trouvait pas sa manifestation dans des formes diverses de revendications⁹. C'est à cette époque qu'on a commencé à faire le bilan de l'urbanisme volontariste et fonctionnel des années 1950-1970 rendu nécessaire par la croissance démographique et par ce « désir de ville » propre aux mutations liées aux Trente Glorieuses. L'échec du modèle des ZUP, mais aussi celui de l'utopie urbaine qu'ont représenté les villes nouvelles, devenues par un miracle sémantique les « cités » puis les « quartiers », a imposé un regard nouveau sur ces banlieues où l'on s'apercevait qu'elles concentraient l'essentiel des dysfonctionnements de la ville. Songez qu'aujourd'hui, ce sont tout de même près de 5 millions de personnes qui vivent dans les quelques 750 zones urbaines sensibles du territoire français ! La fracture territoriale, et particulièrement la fracture urbaine est une réalité évidente¹⁰ qui faisait dire à un ancien ministre de l'Intérieur, Jean-Pierre Chevènement, que l'on était proche d'un « apartheid » territorial dans notre pays et qui a permis à l'économiste Éric Maurin de publier un ouvrage révélateur sur le « ghetto français¹¹ ».

En ce qui concerne l'aménagement des territoires, et plus particulièrement des territoires urbains, le fait le plus marquant de ces dernières décennies, c'est sans aucun doute la multiplication des intervenants. Pour faire simple, les années 1950-1970 ont été celles

■ 9. À ce sujet, lire Hugues Lagrange et Marco Oberti (dir.), *Émeutes urbaines et protestations*, Paris, Presses de Sciences Po, 2006, coll. « Nouveaux débats ».

■ 10. À ce sujet, lire Christophe Guilluy et Christophe Noyé, *Atlas des nouvelles fractures sociales en France*, Paris, Autrement, 2004.

■ 11. Éric Maurin, *Le Ghetto français, enquête sur le séparatisme social*, Paris, Seuil, 2004, coll. « La république des idées ».

d'un interventionnisme et d'un volontarisme étatique farouche, mais rendu nécessaire par l'impérieuse nécessité de la reconstruction imposée par les dégâts occasionnés par la Seconde Guerre mondiale. Mais le territoire reposait également sur une singularité pesante, héritée de plusieurs siècles de centralisation parisienne excessive. L'ouvrage du géographe Jean-François Gravier, *Paris et le désert français*, eut un impact retentissant lors de sa parution en 1947. Il révélait alors que le territoire français de l'après-guerre était profondément structuré par trois grands déséquilibres hérités des révolutions industrielles : la primauté d'une « hyper-capitale » sur la province ; la dissymétrie entre des régions agricoles archaïques et des régions industrielles en pleine croissance ; des disparités fortes entre villes et campagnes. Les années 1960, qui virent la création de la Datar, furent sanctionnées par une politique forte de rééquilibrage « républicain » passant par la déconcentration industrielle et tertiaire, par la promotion des investissements « lourds » dans les régions périphériques sous-industrialisées, mais aussi par la création de huit métropoles d'équilibre profitant de cette déconcentration.

Depuis les acteurs se sont multipliés : l'Europe, les collectivités locales, les acteurs économiques privés, les associations... et même, en ce qui concerne la France, le président de la République. Songeons à l'action de François Mitterrand dans les années 1980-1990 qui a beaucoup contribué au nouveau visage de Paris en décidant de la construction de la Grande Bibliothèque, de la pyramide du Louvre, de l'Opéra Bastille, de la Grande Arche de la Défense... Ne disait-il pas : « Dans toute ville, je me sens empereur ou architecte, je tranche, je décide et j'arbitre¹² » ? Aujourd'hui, c'est la question du Grand Paris. Déjà débattue à la fin des années 1980 et initiée à l'époque par Michel Rocard, alors Premier ministre, cette question revient au goût du jour, sans doute dans une dimension plus politique que pragmatique et dans laquelle s'implique personnellement le président Sarkozy. Il règne d'ailleurs une grande confusion à ce sujet sur les problématiques essentielles propres au développement de l'agglomération parisienne dans les décennies à venir : limites et organisation administrative (question de la gouvernance urbaine) ; polycentrisme et mobilités ; environnement et innovation ; projets architecturaux et place des bâtiments de grande hauteur... bref, des aspects éminemment importants qui ne devraient pas être laissés au simple arbitrage de l'exécutif. C'est là que reposent toutes les incohérences en matière de politique urbaine : trop d'intervenants « institutionnels », et sans doute pas assez de consultation des acteurs de l'urbanité, c'est-à-dire vous et moi.

■ **C. P.** *De quelle manière les villes aujourd'hui font-elles, ou ne font-elles pas, une place pour celles et ceux qui les habitent ? De quelle manière certains habitants se font-ils (ou tentent-ils de se faire) une place dans la ville qui ne leur en fait pas ? Quel sens d'ailleurs donner à ce terme « habitation » – circuler, résider, ce n'est pas nécessairement habiter ? Les citoyens sont-ils effectivement et continûment dépossédés des décisions qui les concernent ? Quelle place accorder (encore) à la dimension politique de la « ville-cité » : lieu d'assemblée, de délibération, de décision, de « friction » des corps et des discours, de manifestation ?*

■ **E. J.** Il est vrai que votre questionnement renvoie à une fâcheuse impression universellement partagée : la ville, loin d'être un modèle d'interaction sociale, ce qu'elle est supposée être à la base, apparaît désormais comme une gigantesque matrice productrice

■ 12. François Mitterrand, *La Paille et le Grain*, Paris, Flammarion, 1975.

de différentes formes d'exclusion ; exclusion économique, c'est ce que l'on peut voir dans les villes post-industrielles où le système productif issu de deux révolutions industrielles a disparu, laissant de vastes friches industrielles en déshérence dans les villes de l'ancienne *manufacturing belt*. Cette exclusion économique va de pair avec l'exclusion sociale ; le départ des activités de production, le mécanisme de spéculation foncière, la volonté des politiques locales de requalification des espaces, notamment par le biais de la gentrification... participent de cette exclusion. Quelle place alors dans la ville lorsque ceux qui y habitent subissent ces variables ? Je le dis souvent, la localisation résidentielle dans la ville est d'autant plus optimale que les individus ont le choix économique de le faire. Regardez le point de départ de la crise financière internationale que nous connaissons actuellement : la crise des *subprimes* est bien une crise urbaine ; on a donné l'impression aux plus démunis des citoyens américains qu'ils pouvaient habiter là où ils le souhaitent en fonction de l'accès au crédit. On avait tout simplement oublié que la valeur foncière et les intérêts des crédits immobiliers croissaient plus vite que les salaires des plus pauvres aux États-Unis ! Vous n'avez pas pu vous faire une place dans la ville ? La ville, à travers le mécanisme du libéralisme économique, vous éjecte.

La ville n'est pas la même pour tous, n'est plus la même pour tous. Prenons l'exemple de Paris. Dans le Paris du XIX^e siècle, appelons-le le Paris haussmannien, l'espace de vie était composé autour du concept de la mixité sociale ; le boutiquier exerçait et résidait au rez-de-chaussée de l'immeuble d'habitation ; bien sûr, petits rentiers et grands bourgeois résidaient aux étages nobles ; enfin, sous les combles, c'était la place des domestiques. Bref, l'immeuble participait de la construction d'une hiérarchie sociale verticale. Aujourd'hui, ouvriers, classes moyennes, élites ne vivent plus dans le même quartier. C'est ce que Jacques Scheibling appelle le passage d'une ségrégation « associée » à une ségrégation « dissociée »¹³. Mais il ne faut pas oublier que cette urbanisation, bien qu'elle prenne des visages différents, est tout d'abord une urbanisation de la pauvreté. Serge Paugam¹⁴ élaborait il y a quelques années une typologie qualitative de la pauvreté en négligeant son caractère massif. Certes la pauvreté, et plus particulièrement la pauvreté urbaine prend des formes différentes selon les sociétés, leur histoire, leur développement, et selon les villes : mais elle m'apparaît bien comme un phénomène universel et la manifestation évidente de cette pauvreté, ce sont les bidonvilles. En 2008, plus d'un milliard de personnes, soit un habitant de la planète sur six, et un urbain sur trois, vit dans des bidonvilles. Une étude récente menée par le programme ONU-Habitat¹⁵ fait le constat de cette bidonvillisation et en fait le problème numéro un de l'habitat dans le monde. Ce phénomène risque de s'amplifier compte tenu de l'intensification de l'exode rural dans les pays en développement où le taux d'urbanisation doit passer de 35 % de la population totale en moyenne à 50 % au cours des trente prochaines années, notamment en Afrique et en Asie. Ces quartiers sont dus à une croissance naturelle mélangée à un fort exode des populations rurales vers les villes. Dès lors de nombreux problèmes en résultent. Misère, criminalité, sous-alimentation, insalubrité, maladies... Ces quartiers sont également dénués de toute politique d'aménagement de la part des autorités locales. De manière générale, les municipalités tentent de cacher leurs bidonvilles, jugés nocifs à l'image du pays, au tourisme et aux investisseurs étrangers. Si rien n'est fait au cours

■ 13. Jacques Scheibling, *Qu'est-ce que la géographie ?*, Paris, Hachette Littérature, 1994, coll. « Carré géographie », p. 159.

■ 14. Serge Paugam, *Les Formes élémentaires de la pauvreté*, Paris, PUF, 2005.

■ 15. *The Challenge of Slums*, ONU-Habitat, 2003.

des trente prochaines années, la population dans les bidonvilles de la planète doublera, pour atteindre deux milliards d'habitants. Les bidonvilles représentent en soi une menace quotidienne sur le plan physique. La plupart d'entre eux sont construits dans des zones dangereuses, à flanc de montagnes ou dans des marécages, sur des basses terres régulièrement inondées, le long des voies ferrées et des pipelines, ce qui fait dire à Mike Davis¹⁶ que la pauvreté urbaine est née d'une « mauvaise géologie ». À Mumbai, 1 personne sur 500 dispose de services sanitaires. 57 % de la population de Nairobi ne dispose pas d'eau potable. Dans plusieurs bidonvilles, la « loi et l'ordre » sont organisés par des bandes militarisées et des mafias, qui comptent sur des millions de jeunes désœuvrés, facilement recrutables pour les criminalités en tout genre. Quand les mafias ne sont pas au contrôle, des organisations fanatisées, « intégristes » en tout genre, prennent la place. Celles-ci transforment le désespoir des communautés en utopies messianiques guerrières. La ville produit des territoires de pauvreté et d'exclusion. Il faut donc repenser la place des individus dans la ville au moyen d'une territorialité plus appropriée. Je crois par exemple beaucoup à l'importance et à la fonction médiatrice du quartier, sans pour autant tomber dans la caricature du communautarisme. L'écologie urbaine défendue par l'École de Chicago considérait la ville comme une association d'espaces sociaux. On aborde désormais le quartier comme une réalité sociospatiale dynamique et fonctionnelle, ancrée dans un système urbain dont il tire sa signification. Je crois que le quartier est une sorte de médiation sociospatiale entre le local et le global. On peut être citoyen du monde et être profondément attaché à son espace de vie au quotidien. Certes, le quartier est une portion de l'espace intra-urbain avec une réalité de fort degré d'homogénéité, de reconnaissance et d'identité sociale : Montmartre est un quartier, le Bronx est un quartier, tout comme le Val-Fourré ou Passy, tous reconnaissables dans leurs limites parfois physiques. Certains sociologues ou anthropologues n'hésitent pas à le présenter comme une aire d'interaction sociale intense, voire un « village » dans la ville. C'est en partant de ce concept de villages urbains que la ville de Seattle a ainsi réussi à limiter l'extension des surfaces urbanisées, en redonnant de la mixité sociale et de la densité dans ces portions de ville.

■ **C. P.** *Quels sont les problèmes majeurs auxquels ont aujourd'hui à faire face les habitants des zones urbanisées ? Ces problèmes ont-ils vraiment quelque chose de spécifique, et quoi ? Y a-t-il quelques points communs entre la situation des pays les plus riches et celle des pays plus pauvres ?*

■ **E. J.** *Encore une fois, dans une approche globale, je dirais que les villes, et plus particulièrement les grandes villes, sont confrontées à trois problèmes majeurs ; celui de la distanciation et de la fragmentation (dimension fractale), celui de la déréliction et de l'abandon de la gouvernance, celui de la durabilité.*

Le problème de la distance est directement issu de l'expansion des surfaces urbanisées. Cette distance peut prendre plusieurs formes. Tout d'abord la distance professionnelle ou ce que les Américains appellent le *spatial mismatch*, c'est-à-dire l'éloignement de plus en plus prononcé entre les espaces résidentiels (dans le sens là où on habite) et les espaces productifs (là où on travaille). Le temps de la *walking city* est révolu, celui où existait une promiscuité entre les fonctions urbaines. La segmentation spatiale, produit

■ 16. Mike Davis, *Le Pire des mondes possibles ; de l'explosion urbaine au bidonville global*, Paris, La Découverte, 2006.

de la spéculation, a définitivement détaché ces deux composantes. La distance peut également être sociale : on est passé d'une ségrégation associée à une ségrégation dissociée. Les pauvres ne vivent plus avec ou à proximité des riches. Les « *gated communities* » ou « communautés fermées¹⁷ » ne cessent de se développer, et pas uniquement aux États-Unis. Même les banlieues de Beijing voient se multiplier ce type de projet destiné aux classes aisées. La distance devient donc également communautaire, culturelle. Cela prend parfois des aspects paradoxaux, comme dans les centres muséifiés des villes les plus anciennes. Cette disneylandisation des quartiers centraux traduit un phénomène universel de reconnaissance de classe dans l'espace urbain mais qui rejette ceux qui y vivent. C'est le cas à Beijing où les quartiers centraux parsemés de *hutongs* ont cédé la place à des nouveaux centres d'affaires mais où les autorités chinoises ont décidé de conserver certaines de ces ruelles traditionnelles pour satisfaire les touristes étrangers.

Le deuxième problème majeur est celui de la déréliction de certains quartiers à travers les problèmes des banlieues. Il faut savoir tout d'abord que la très grande majorité des urbains de la planète sont des « banlieusards » dans le sens large du terme, qu'ils habitent les lotissements périurbains des villes françaises, les *edge cities* ou les *suburbia* des villes américaines ou l'immensité des bidonvilles des métropoles en développement. Les espaces « centraux » ne concernent en effet qu'une minorité d'individus. Mais ces périphéries sont très variées. C'est dans les banlieues que se concentre le produit de la fragmentation sociospatiale qui aboutit, dans le cas des bidonvilles des métropoles mal développées et dans celui des banlieues défavorisées des grandes villes développées, à cette déréliction. Par exemple, dans les zones urbaines sensibles françaises, le taux de chômage est le double de la moyenne nationale. La remise en question de la gouvernance urbaine me semble indissociable des tendances contemporaines ; le recul des États dans des dossiers aussi importants que l'aménagement urbain, la structuration des réseaux de transports... favorise les replis communautaires et augmente les risques de sécession urbaine. La privatisation de l'espace public urbain en est l'archétype, et pas uniquement dans les « quartiers fermés » des banlieues huppées. Quand j'étais gamin, je me souviens qu'il était possible de déambuler dans les traboules de Lyon et passer d'une ruelle à une autre, de descendre les collines de Fourvière ou de la Croix-Rousse et emprunter passages et galeries sans « voir le jour ». Aujourd'hui l'exercice est difficile en raison de la multiplication des portes à digicodes qui sont venues s'interposer entre nous et ces traboules. À Los Angeles, de nombreux quartiers ne peuvent plus être traversés, fermés qu'ils sont désormais à la mobilité publique au sein de la ville.

Enfin, troisième problème, la question sanitaire des bidonvilles qui ressemble, selon l'ONU, d'un véritable « tsunami invisible ». Chaque année, les mauvaises conditions d'assainissement et d'hygiène entraînent la mort de quelque 1,6 million de personnes – soit cinq fois le nombre des victimes du raz-de-marée survenu dans l'océan Indien en 2004. À Pékin, on compte 300 000 véhicules supplémentaires chaque année. À Bangkok, il y a 20 fois plus de véhicules qu'il y a 25 ans. À Mumbai, respirer l'air équivaut à fumer l'équivalent de deux paquets de cigarettes par jour. Les bidonvilles deviennent des véritables systèmes pathogènes mortels : choléra, dysenterie, dengue, malaria, sida... À Kinshasa, il n'y a pas de tout-à-l'égout ; dans les *bustees* de Calcutta ou dans les *chawls* de Bombay, la moyenne est de 13 personnes pour un habitat de 45 m². À Luanda (Angola),

■ 17. À ce sujet, lire Renaud Le Goix, « Les "communautés fermées" dans les villes des États-Unis ; aspects géographiques d'une sécession urbaine », in *L'Espace géographique*, 2001, n° 1.

la mortalité infantile est de 320 pour 1 000. Dans les quartiers déshérités de Rio de Janeiro, la mortalité des enfants de moins de cinq ans est trois fois plus élevée que dans les quartiers sans taudis.

■ **C. P.** *Le récent rapport Attali consacré à la « libération de la croissance » proposait de relancer la construction de villes nouvelles, intégrant les exigences d'un meilleur « équilibre », écologique, social, humain. Quel regard portez-vous sur les projets actuels d'écologie urbaine – « éco-quartiers », « éco-villes » ?*

■ **E. J.** Tout d'abord, il faut bien s'entendre sur la terminologie employée. Le temps des villes nouvelles comme celles pensées dans les années 1960-1970 est complètement révolu. Je ne suis pas persuadé que construire aujourd'hui des villes nouvelles comme Marne-la-Vallée ou L'Isle-d'Abeau réponde fondamentalement aux impératifs des problématiques urbaines que connaît actuellement notre pays face au changement de paradigme que les mutations actuelles liées à la crise financière internationale imposent. Le rapport Attali préconisait en effet la création de 10 « écopolis », sortes de laboratoires de la modernité urbaine. Première remarque, ces projets devaient voir le jour d'ici à 2012. L'ère des coups de baguette magique en matière d'urbanisation est dépassée. Nous ne sommes pas dans la savane brésilienne des années 1950 où l'on décide de bâtir une nouvelle capitale ! Comment peut-on imaginer aujourd'hui donner naissance à une ville en à peine quatre années ! Cela nécessite bien entendu des moyens considérables qui imposent une vision à moyenne ou longue durée. Cela impose également la consultation des élus, des acteurs économiques, des citoyens... Sans compter que ce rapport négligeait l'existence de projets déjà bien inspirés. Prenons l'exemple de l'écovallée du Var. À l'ouest de Nice, entre l'aéroport et les contreforts des Alpes du Sud, s'étire la vallée du Var sur une dizaine de kilomètres. Sur ses berges, qui accueillent actuellement des périmètres maraîchers, des zones d'activités, des friches industrielles, des HLM..., les acteurs de l'aménagement (région département, communauté urbaine) ont conjointement décidé de requalifier cet espace, pour en faire une opération urbaine d'ampleur (près de 10 000 hectares), dans une localisation stratégique au cœur de la 5^e agglomération de France, tout en respectant la durabilité de l'environnement au moyen d'éco-constructions, d'espaces verts, de tramways autour de quartiers d'habitation, de centres de recherches et d'enseignement... Mais on estime qu'il faudra une trentaine d'année pour achever le projet ! Alors vous voyez, l'objectif de 2012 est bien peu crédible ! Si j'ai choisi cet exemple c'est parce qu'il m'apparaît comme révélateur du changement d'échelle qui s'impose aujourd'hui dans l'aménagement urbain en France. On ne décide pas, plus, d'en haut. C'est un aménagement par le bas. De plus, l'approche en matière d'échelle est locale (donc une grande échelle) et non pas « nationale ». Vous imaginez le débat qui consisterait à donner naissance à 10 nouvelles villes en France ! Par ailleurs, ce rapport s'inspirait particulièrement des projets de Mountain View en Californie et de New Sangdo City, à 60 kilomètres de Séoul, autant dire d'exemples très éloignés « culturellement » de l'approche urbaine que nous avons en Europe occidentale en général, et en France en particulier ! On a également en tête l'exemple chinois, si particulier, qui, parce qu'entré très tardivement dans sa transition urbaine, doit désormais faire face dans l'urgence à l'extraordinaire croissance de ses villes. Trois mille ans d'histoire avaient produit 600 villes, soit autant que celles qui ont vu ou qui verront le jour entre 1980 et 2050. D'ici le milieu du siècle, la Chine devra accueillir 400 millions

de nouveaux urbains et construire près de 300 villes nouvelles. Mais la Chine, ce n'est pas la France.

Il faut savoir que, depuis une dizaine d'années, alors que la croissance annuelle moyenne de la population est de 0,6 à 0,7 %, la croissance des surfaces artificialisées est de l'ordre de 1,5 %, soit un rythme trois fois supérieur. C'est-à-dire que nous connaissons actuellement un processus de dilution extensive de l'espace urbanisé qui renvoie au modèle urbain des pays neufs, fortement consommateur d'énergies et à mes yeux, contre-productif et contraire au bon sens. Le modèle de la maison individuelle se substitue peu à peu à celui de l'appartement apparu dans les années 1950-1960. Or nous savons qu'avec cette dilution de l'espace urbanisé, ce sont les distances qui s'accroissent, les coûts qui augmentent et l'environnement qui, globalement, se dégrade. Bref, construire des villes nouvelles nécessiterait de définir de nouveaux périmètres à bâtir, mais autour de quelles activités ? À proximité ou à quelle distance de quelles métropoles ? Pour quelles populations ? « Sélectionnées » sur quels critères ? Comment éviter qu'elles ne deviennent de nouvelles cités-dortoirs ? L'expérience des villes nouvelles des années 1960-1970 montre un bilan très contrasté à une époque où l'aménagement des territoires relevait de la seule compétence étatique, ce qui n'est plus le cas désormais où les acteurs de l'aménagement se sont multipliés. Bref, l'armature urbaine est présente, les réseaux sont opérationnels. C'est la géographie et l'histoire qui font, et parfois défont, les villes dans un pays comme le nôtre. Ainsi en Suède – Stockholm sera d'ailleurs la capitale verte de l'UE en 2010 – les aménageurs ont opté ces dernières années pour des opérations pragmatiques sur le tissu urbain déjà existant plutôt que de créer des nouvelles villes : péage urbain, éco-quartiers, meilleure gestion de l'eau, multiplication des espaces verts, réduction des nuisances sonores, système intégré du traitement des ordures ménagères...

Je pense qu'il faut au contraire densifier les villes pour les rendre plus efficaces et plus écolo-compatibles, autour de projets cohérents, à des échelles « humaines », celles des quartiers, ce que l'on peut appeler des « morceaux de villes durables ». Il en existe un certain nombre dans le monde (le quartier Bedzed à Londres, le quartier Vauban à Fribourg, Dongtan, Masdar City) mais trop peu, et sans doute encore trop ciblés socialement.

Il faut bien entendu éviter les trois écueils suivants : que ces quartiers ne soient trop « bobo-isés » ; il faut produire de la mixité sociale ; que ces quartiers soient déconnectés du système urbain global et qu'ils ne deviennent des enclaves idéales ; que ces quartiers ne soient réservés aux métropoles riches.

Tout cela manque d'un projet et d'une gestion globale de l'ensemble des grandes agglomérations de la planète, car à quoi bon quelques éco-quartiers dans les villes d'Europe occidentale si celles d'Europe centrale continuent à produire de l'énergie à partir de centrales thermiques au charbon.

■ **C. P.** *Y a-t-il une place dans le regard géographique pour des considérations d'ordre esthétique, et lesquelles ?*

■ **E. J.** La ville doit-elle être belle ou fonctionnelle ? Le géographe n'est pas insensible à l'esthétique urbaine, notamment par le biais des morphologies urbaines en général et de l'architecture en particulier. Les formes, les volumes ont longtemps participé du regard différencié des villes. La ville africaine, la ville européenne, la ville asiatique, la ville américaine ont offert des paysages urbains spécifiques et reconnaissables. Les manuels scolaires ont d'ailleurs abondamment reproduit sous forme de « coupes » ces paysages et

participé de l'imaginaire de tout un chacun. C'était d'ailleurs une approche confortable. On ne pouvait pas se tromper. Tout a changé et les grandes métropoles offrent désormais des visages standardisés. Shanghai est-elle encore aujourd'hui une ville chinoise ? On peut en douter quand on se promène sur le célèbre Bund et que l'on observe la jungle des buildings de plus en plus hauts sur l'autre rive du Huangpo dans le quartier de Lujiazui. Quelle différence entre le centre-ville de Johannesburg et le *downtown* de n'importe quelle grande ville américaine ? Il y a actuellement, et on peut sans doute le regretter, une universalisation des paysages urbains, notamment des centres-villes, qui pose problème, mais qui renvoie parfaitement l'histoire des villes dans ce qu'elles sont le produit du capitalisme et de ce que Thorstein Veblen a appelé la « rivalité ostentatoire ». Cette « course à la hauteur » à laquelle participent toutes ces métropoles, et plus précisément en Asie et au Moyen-Orient, est assez révélatrice de cet universalisme architectural. Ce sont d'ailleurs les mêmes architectes qui bâtissent dans les plus grandes villes. Foster à Hongkong et à Londres, Gehry à Los Angeles ou à Bilbao, etc. Les paysages urbains « culturels » ont tendance à s'effacer, notamment dans les métropoles des pays émergents. On reparle de construire des tours à Paris, malgré l'échec de la tour Montparnasse dans les années 1970, sans doute parce que le regard sur l'urbanisme vertical a changé. Mais l'esthétique urbaine est plutôt à mettre en relation avec ce que l'on peut appeler le phénomène de disneylandisation des espaces urbains et particulièrement des centres. Une sorte d'universalité artificielle du beau, très occidental-centrée, à laquelle je ne souscris pas vraiment. Je n'ai aucun plaisir à retrouver les canons esthétiques des villes occidentales à Bangkok ou au Caire.

■ **C. P.** À quoi pourrait ressembler la ville de l'avenir ? Sur quels fondements reposerait-elle ? Peut-on encore « rêver » la ville ? À quoi rêve le géographe, mais aussi le citoyen que vous êtes, lorsqu'il rêve à une ville qui n'existe pas, qui n'existe plus, qui n'existe pas encore ?

■ **E. J.** La ville de l'avenir, nous l'avons déjà sous nos yeux. En fait, elle se décompose en deux types distincts l'un de l'autre : le modèle de Johannesburg (certains parlent du modèle de Los Angeles) d'un côté, le modèle d'Amsterdam de l'autre¹⁸. Le premier modèle offre des caractéristiques facilement identifiables : étalement de l'habitat (ce que les Américains appellent *urban sprawl*) et des activités avec des densités faibles et un urbanisme lâche, favorable à la circulation automobile. C'est le modèle de la distanciation ; celui où les habitants cherchent à s'éloigner d'un centre répulsif et évitent la promiscuité sociale et ethnique. C'est aussi le modèle fondé sur le ou les communautarismes ; les classes moyennes et supérieures s'organisent de façon à avoir le moins de contacts possibles avec les minorités ou les classes populaires, ce qui entraîne la création de quartiers loin des centres. On aboutit à une forme de sécession urbaine où l'urbanisme sécuritaire prend forme dans la création de villes privées gérées par des sociétés de sécurité. Dans ce modèle, la ville est perçue comme une menace sociale où l'acteur public est déficient ou absent. C'est le modèle libéral, celui qui produit de la ségrégation et de la hiérarchie. Cette ségrégation peut être institutionnalisée comme ce fut le cas dans les villes d'Afrique du Sud où Noirs et Blancs ne cohabitaient pas. C'est ce que fit dire un jour à Jacques Lévy que l'apartheid était un « crime contre l'urbanité » ! Mais la

■ 18. À ce sujet, lire Jacques Lévy, « "Penser la ville", un impératif sous toutes les latitudes », in *Cemoti*, n° 24, 2005.

ségrégation est principalement sociale. L'espace urbain est un marché sauvage, soumis parfois à de fortes turbulences, et dominé par les acteurs qui ont le moyen d'exploiter le système. Les espaces de sociabilité sont rares. Dans ce modèle, on ne trouve pas uniquement les villes nord-américaines, loin de là ; s'y regroupent les grandes métropoles latino-américaines, les mégapoles africaines, mais aussi de plus en plus les villes d'Asie, et particulièrement les villes chinoises.

En revanche, le modèle d'Amsterdam est diamétralement opposé. Dans ce second modèle, la ville est dense et « contient » ses marges, notamment en raison du tropisme de son centre. La régulation publique est très présente, notamment en termes de transports, mais également dans l'offre d'un habitat social et mixte. C'est le modèle de la concentration. Il correspond à une conception de la vie en société, à la volonté de vivre dans une société intégrée, qui prendrait en compte toutes les composantes sociales de la ville. Une véritable culture urbaine s'y développe et on peut envisager ce modèle par le prisme du développement durable. Ici la ville est synonyme d'équilibre et de bien-être. Au final, ce modèle est moins coûteux sur le plan social, mais beaucoup plus sur le plan économique que le précédent.

Y a-t-il de la place pour un rêve urbain ? On peut résolument en douter au regard du constat que nous venons de faire depuis le début de cet entretien. J'aime citer Guy Burgel, pour qui « le monde s'urbanise mais l'urbanité s'estompe¹⁹ ». Le problème est bien là : le temps de l'utopie urbaine est sans doute derrière nous. Pour autant, je ne fais pas partie de ceux qui souscrivent à la démarche qui consiste à ne pas continuer à espérer dans l'avenir de ce qu'Olivier Mongin appelle la condition urbaine²⁰. Non seulement je suis géographe et citoyen, mais je suis également un citadin et, si je puis dire, un « gros » consommateur d'espaces urbains. Je suis né en ville, j'ai toujours vécu en ville, et je ne manque pas une occasion d'arpenter les rues des villes de France et du monde. Je continue de penser que la ville est la plus belle création de l'homme en ce qu'elle est notamment à l'origine de la pensée, et plus particulièrement de la pensée politique. C'est le plus beau projet social jamais porté dans l'histoire de l'humanité, mais ce projet, et surtout ceux qui y participent, vous, moi, l'ensemble des citadins de ce vaste monde, sont aujourd'hui mis à mal et subissent des sommes de souffrance qui sapent le fondement même de ce projet. Les déséconomies et les dysfonctionnements sont tels qu'ils permettent de douter de la pertinence et de la durabilité du projet : paupérisation accentuée des classes moyennes, pollutions et dégradations environnementales visibles ou invisibles²¹, détérioration des variables sanitaires, multiplication des parias urbains dans des quartiers en déréliction²², violences urbaines... sont autant d'aspects qui remettent en cause l'idéal de la rationalité urbaine.

Pour autant, il ne faut pas définitivement noircir le tableau. Il y a une dizaine d'années, le géographe Raymond Guglielmo publiait un manuel²³ où il versait dans un pessimisme abouti et déclarait ceci : « Les très grandes agglomérations présentent toutes, sans aucune exception, un point commun : elles sont en crise... et cette crise touche tous les domaines de la vie urbaine. » Les choses ont sans doute quelque peu changé depuis le

■ 19. Guy Burgel, *La Revanche des villes*, Paris, Hachette Littérature, 2006.

■ 20. Olivier Mongin, *La Condition urbaine ; la ville à l'heure de la mondialisation*, Paris, Seuil, 2005, coll. « Points ».

■ 21. On peut ici opposer, schématiquement, la pollution des métropoles développées à celle des métropoles mal développées : dans les métropoles développées, il s'agit principalement de pollutions « invisibles » comme les rejets industriels ou automobiles ; dans les métropoles mal développées, cette pollution peut prendre occasionnellement des aspects plus visibles : ainsi à Abidjan plus du tiers des ordures ménagères ne sont pas ramassées.

■ 22. À ce sujet, lire Loïc Wacquant, *Parias urbains : ghetto, banlieues, État*, Paris, La Découverte, 2005.

■ 23. Raymond Guglielmo, *Les Grandes Métropoles du monde*, Paris, Armand Colin, 1996.

milieu des années 1990. Elles se sont même aggravées en certains endroits. Mais à cette vision sombre, je préfère nettement m'appuyer sur les initiatives locales que toutes ces métropoles du monde produisent, aussi bien en Angleterre qu'au Brésil. L'architecte et urbaniste brésilien Jaime Lerner aime préciser que « la ville n'est pas un problème. La ville est une solution ». Maire de la ville de Curitiba et gouverneur du Parana, il a eu l'occasion d'expérimenter le développement urbain durable bien avant que cette notion jaillisse du rapport Brundtland à la fin des années 1980. Curitiba est aujourd'hui une ville brésilienne à des années-lumière des représentations, pas toujours caricaturales malheureusement, des villes de ce pays : l'espace urbain y est d'abord pensé en tant qu'espace social ; on y a favorisé des transports en commun non polluants ; le système *cambio verde* permet aux plus pauvres d'échanger leurs déchets domestiques contre des paniers alimentaires ; la densité d'espaces verts par habitant est trois fois supérieure à celle préconisée par l'ONU... Bref, il s'agit d'une réussite urbaine qui a su concilier territoires, économie, social et culture. Mais, malheureusement, les exemples de déliquescence urbaine comme ceux que l'on rencontre à Detroit, Gary ou East Saint-Louis sont beaucoup plus nombreux. Sans compter les gabegies écologiques de l'absurdité urbanistique que représente Dubaï²⁴ ou toutes ces « villes hallucinées du néo-capitalisme²⁵ » !

À l'heure du « bouclage du monde », certains cultivent encore, de manière originale, le rêve urbain, celui d'une cité-idéale où s'épanouirait l'*homo-urbanus*. L'exemple d'Auroville dans le sud-est de l'Inde est là pour nous rappeler que l'on peut encore croire dans l'avenir des villes mais les scansion du monde contemporain fragilisent cette utopie. Il est encore temps d'espérer dans une alter-urbanisation, une urbanisation où toute sa place serait donnée à l'humanité et aux valeurs universelles d'une civilisation commune, celle des villes. Il ne faut pas être des « orphelins désespérés du sort fait à la ville rêvée²⁶ », mais au contraire résister face à l'ère de l'urbicide, des cités démesurées et de la fractalité.

■ **C. P.** *Nous vous remercions.*

Entretien réalisé en mars-avril 2009

■ 24. À ce sujet, lire Mike Davis, *Le Stade Dubaï du capitalisme*, Paris, Les Prairies ordinaires, 2007.

■ 25. Mike Davis et Daniel B. Monk (dir.), *Paradis infernaux ; les villes hallucinées du néo-capitalisme*, Paris, Les Prairies ordinaires, 2008.

■ 26. Olivier Mongin, *La Condition urbaine*, op. cit.