Université du Burundi

Faculté des Lettres et Sciences Humaines

Master « Sociétés, Pouvoirs, Territoires et Développement durable » (SPTD)

« Mutations et Politiques Urbaines Contemporaines »

Syllabus de cours de Master SPTD, 1ère année

Volume horaire : 4 crédits

Par:

Pr. Aloys NDAYISENGA

Année académique 2025-2026

Bujumbura, Mai 2026

Table des matières

0. INTRODUCTION GÉNÉRALE 1

0.1. Considérations préliminaires 1

0.1.1. Un phénomène unique dans l'histoire de l'humanité : la majorité des habitants de la planète vit « en ville » 1

0.1.2. Les villes concentrent plus fortement la puissance économique que la population 4

0.1.3. Cette concentration de l'activité économique se fait de façon non homothétique par rapport au reste de l'économie et de façon inégale entre et à l'intérieur des villes 5

0.1.4. La concentration urbaine 5

0.1.5. La ville est un phénomène difficile à définir, à délimiter …. 6

0.1.6. Comprendre ce qui fait la ville 11

I. L'ORIGINE DE LA VIE URBAINE 13

II. LA NAISSANCE DU CAPITALISME ET SON EXTENSION A L'ECONOMIE-MONDE MODERNE : de la « ville-marché » à la « ville-monde » (XVe –XVIIIe) 17

III. L'INDUSTRIALISATION ET L'EXPLOSION URBAINE 26

III.1. La première révolution industrielle et la ville-usine (1780-1870) 27

III.1.1. Origine et nature de la 1ère révolution industrielle 27

III.1.2. Transformations du territoire et nouveaux modes d'urbanisation 28

III.1.3. La « ville-usine » et ses conditions de vie 29

III.1.4. Continuité du capitalisme 32

III.1.5. Absence de lien automatique entre urbanisation et industrialisation 32

III.2. La 2ème révolution industrielle et l'extension urbaine (1870-1920) 33

III.2.1. Essor des villes et mise en place des conditions de leur extension 33

III.2.2. Terreau pour l'émergence d'un champ de recherches sur la ville 39

III.3. Le fordisme et la métropolisation (1920-1974) 43

III.3.1. Concentration du capital, division du travail et règlement de la première question sociale 43

III.3.2. Métropolisation et inscription du fordisme dans l'espace urbain 45

III.3.3. Effets et critiques du fonctionnalisme et de l'urbanisme moderniste 47

IV. LA SOCIÉTÉ POST-INDUSTRIELLE ET LE CAPITALISME COGNITIF (1975-) 49

IV.1. Une société de l'information dans un processus de modernisation avancée 49

IV.1.1. Nouveau stade de développement du capitalisme et nouvelles technologies de l'information et de la communication 49

IV.1.2. Un processus de modernisation et d'individuation avancés 51

IV.2. La ville-marchandise et la nouvelle question sociale 59

IV.2.1. L'espace au centre des stratégies post-fordistes 59

IV.2.2. Mutation, expansion et centralisation du système urbain 62

IV.2.3. Nouvelles inégalités, urbanisation de la question sociale, et territorialisation des politiques publiques 64

IV.2.4. Importance croissante de l'accessibilité et transformation du système des mobilités et temporalités urbaines 77

IV.3. Les politiques urbaines contemporaines : du gouvernement des villes à la 78

gouvernance urbaine (Le Galès, 1995) 78

IV.3.1. L'ère du gouvernement des villes et sa crise 79

IV.3.2. L'ère de la gouvernance urbaine ? 80

IV.3.3. Du gouvernement à l'ingouvernabilité et au non-gouvernement des villes ? 90

Fiche descriptive du cours de « Mutations et politiques urbaines contemporaines »

Processus	Paramètres	Description
Elaboration	Thème	**Mutations et politiques urbaines contemporaines**
	Objectif général	L'étudiant est appelé à connaître l'histoire de l'urbanisation (des origines à nos jours), les politiques de la ville ainsi que les mutations en cours.
	Pré-requis	Les cours de « Géographie urbaine » et de « Sociologie urbaine »
	Objectifs spécifiques	Le cours de MPUC se fixe pour objectifs de : - Brosser un aperçu des grandes mutations urbaines (en s'attardant sur les plus récentes) qui, particulièrement depuis la révolution industrielle, ont marqué la ville. - Comprendre la fabrique de l'espace en tant que support de l'action, instrument de l'action et produit social, réalité sociale chargée de valeurs, « construit idéologique » disait Henri Lefebvre (i.e. ensemble de valeurs postulées du monde reflétant des intérêts particuliers qu'elle sert à justifier et à pérenniser). Autrement dit, si nous ne sommes pas entièrement déterminés par l'espace, par la matérialité des lieux qui nous entourent, l'espace nous influence, produit des « effets ». C'est cette interaction entre l'homme et l'espace qu'il nous faut appréhender. - Cerner quelques-uns des enjeux des politiques urbaines contemporaines.
	Conditions générales	Format adopté : 75 heures (4 crédits), 45 heures de cours magistral, 15 heures de TD et 40 heures de TPE, Parcours Géographie, Master II Option « Aménagement», Groupe de 50 étudiants pour le cours magistral.
	Bref contenu	Le champ de recherche auquel il est fait référence dans ce cours est celui des « études urbaines » auquel différentes disciplines contribuent : sociologie urbaine, économie urbaine, géographie, démographie, science politique... Le cours de MPUC s'inscrit résolument dans cette perspective pluridisciplinaire. Une attention particulière sera accordée : - à la dimension géo-historique car, comme l'affirment Harris et Smith (Harris et Smith, 2011), le passé modèle le présent, permet une approche critique et offre de nombreux exemples pour l'analyse comparative ; on restera toutefois prudent par rapport à des généralisations trop rapides à partir d'un seul contexte, en particulier européen ou intra-européen. - aux études de terrain pour développer un regard pertinent sur des phénomènes concrets ; - à l'apport d'outils théoriques permettant d'analyser la fabrique de l'espace et - des phénomènes urbains en particulier.
	Références bibliographiques	- ASCHER F., *Les nouveaux principes de l'urbanisme,* Paris, Éditions de l'Aube, Poche essai, 2004, 100 p. - ATTALI J., *Une brève histoire de l'avenir,* Paris, Le Livre de Poche, 2006, 310 p. - BAIROCH P., *De Jéricho à Mexico : villes et économie dans l'histoire,* Paris, Gallimard, 1985, 707 p. - BAUER G., ROUX J.-M., *La rurbanisation ou la ville éparpillée ?,* Paris, Seuil, 1976,

		- BLANC M., "Politique de la ville et démocratie locale. La participation : une transaction le plus souvent différée", *Les annales de la recherche urbaine, 1996,* 68-69, pp.98-106. - BRAUDEL F., *La dynamique du capitalisme,* Paris, Flammarion, Champ / Histoire, 2008,121 p. - GRAFMEYER Y., AUTHIER J.-Y., *Sociologie urbaine,* Paris, Nathan, 2011, 3e ed, 128, 127 p. - HAMMAN P. (ed), *Penser le développement urbain durable : regards croisés,* Paris, L'Harmattan, 2008, - HUBERT M., LEWIS P., RAYNAUD M.M. (eds), *Les grands projets urbains. Territoires, acteurs et stratégies,* Montréal, 2014, Les Presses de l'Université de Montréal, 403 p. - HURIOT J.-M., BOURDEAU-LEPAGE L., *Économie des villes contemporaines,* Paris, Economica, 2009, 366 p. - MINCKE C., HUBERT M. (eds), *Ville et proximité,* Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 2011, 238 p. - OFFNER J.-M., POURCHEZ C., *La ville durable. Perspectives françaises et européennes,* Paris, La Documentation française, Problèmes politiques et sociaux, 2007, - PAQUOT T., PEREIRA DE MOURA R., RYMARSKI C. (eds), *Villes durables. Quelles villes pour demain ?,* Paris, en collaboration avec le Learning center "Villes durables" de Dunkerque, Les grands dossiers des Sciences Humaines, 2015, n°40, 78 p. - REMY J., *Sociologie urbaine et rurale. L'espace et l'agir*, Paris, L'Harmattan, 1998, 399 p. - SASSEN S., *La globalisation. Une sociologie,* Paris, Gallimard, NRF Essais, 2009, 348 p. - SCHAUT C., *Plan du cours de sociologie urbaine,* Bruxelles, La Cambre, 2005, - SCHAUT C., "Pour une lecture à géométrie variable des territoires de la ville", in MINISTÈRE DE LA COMMUNAUTÉ FRANÇAISE (ed), *Culture et citoyenneté. Pour un développement culturel durable,* Bruxelles, 2002, - VEYRET Y., LE GOIX R. (eds), *Atlas des villes durables. Ecologie, urbanisme, société : l'Europe est-elle un modèle ?,* Paris, Editions autrement, 2011, 87 p.
	Informations	Bibliographie Syllabus, Un diaporama avec cartes et autres images.
	Activités	Dans un premier temps, un **exposé magistral** sera privilégié et permettra de transmettre les nombreuses informations se rapportant au cours. L'exposé sera structuré à l'aide d'un diaporama dont une version papier sera transmise aux étudiants pour faciliter leur attention et leur prise de notes. Une place importante sera donnée aux questions et commentaires des étudiants, à partir de leur expérience et leur connaissance de terrain. De petits exercices seront réalisés en séance à partir de concepts et approches vus au cours. A la fin de chaque chapitre important du cours magistral, on proposera aux étudiants de remplir un **questionnaire individuel** dont les réponses seront présentées par eux oralement en séance. Ils auront ainsi l'occasion de s'auto-évaluer et d'identifier eux-mêmes les éventuelles difficultés rencontrées dans le cours. De cette manière, les enseignants pourront évaluer le degré de compréhension des étudiants. Des **travaux en groupes** (la taille du groupe sera fonction de l'effectif total des étudiants) seront également

		organisés et porteront sur une mutation urbaine ou rurale en cours (étude de cas). Ces travaux seront réalisés en vue de développer des compétences de collaboration entre les étudiants. L'adoption de cette méthode permettra aussi un enseignement réciproque aux étudiants. Pour atteindre cet objectif, l'enseignant définira, dès le début du cours, les étapes préliminaires, intermédiaires et finales du travail et précisera en même temps ses consignes. Plusieurs rencontres avec les enseignants auront lieu à ces différentes étapes. L'apport de chaque étudiant sera clairement identifié dans le travail final. Celui-ci sera exposé à l'ensemble de l'auditoire par tous les étudiants faisant partie du groupe.
Intervention	Déroulement	4 heures par jour pendant le cours magistral 8 heures pendant les travaux de terrain
	Productions	Les étudiants doivent produire des synthèses sur les travaux dirigés respectifs.
	Motivation	Le cours magistral, les différentes méthodes d'enseignement adoptés, les travaux dirigés et éventuellement les travaux de terrain, permettent aux étudiants de maîtriser davantage les notions de base du cours, de s'autoévaluer et d'identifier eux-mêmes les éventuelles difficultés rencontrées dans le cours.
	Interactions	Discussions entre l'enseignant et les étudiants sur les notions de base du cours.
Appropriation	Evaluation	Toujours dans l'optique d'arriver aux résultats escomptés et en respectant la concordance objectifs/méthodes et objectifs/évaluation, quelques stratégies d'évaluation seront retenues en tenant compte du cours en soi et du niveau d'étude des étudiants (Master II). La note sera attribuée, pour moitié, pour le **travail en groupe** qui a l'avantage de donner beaucoup plus d'autonomie aux étudiants et d'évaluer leurs apprentissages en profondeur. L'évaluation portera à la fois sur le travail écrit et la présentation orale. L'autre moitié de la note sera attribuée lors d'un examen écrit ou oral (en fonction du nombre d'étudiants). L'examen comportera à la fois des questions à « **Réponses brèves** » et des questions de type « **Réponses à développement** » ciblant un contenu assez vaste.

0. INTRODUCTION GÉNÉRALE

0.1. Considérations préliminaires

0.1.1. Un phénomène unique dans l'histoire de l'humanité : la majorité des habitants de la planète vit « en ville »

Un nombre croissant de personnes vivent en région urbaine…

Les chiffres les plus récents (2014) font état de 3,9 milliards de personnes vivant en région urbaine dans le monde. Pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, en 2009, la majorité de la population vit dans des zones urbaines (United Nations-Department of Economic and Social Affairs, 2014). C'est un fait majeur qui va encore se renforcer puisque les prévisions annoncent que le taux de la population urbanisée atteindra 60% en 2030 (soit environ 5 milliards) et 66% en 2050 (soit environ 6,4 milliards). On s'attend à ce que le taux de croissance annuel de la population urbanisée sur la période 2000-2030 soit d'1,8%, c'est-à-dire près du double du taux de croissance annuel de la population mondiale durant la même période.

Autrement dit, chaque jour d'ici à 2050, la population urbaine devrait croître, à l'échelle de la planète, d'environ 200.000 habitants. Toutes les deux heures, « plus de 15.000 urbains supplémentaires, pour lesquels il va falloir prévoir des logements, des aménagements, des équipements, des services, auront font leur apparition » (Damon, 2008).

La population urbanisée croît d'ailleurs deux fois plus vite que la population mondiale totale, preuve que cette croissance se produit surtout dans les villes.
L'*homo sapiens* devient *homo urbanus* !

…de manière très inégalement distribuée

Entre régions du monde

L'urbanisation est cependant très inégalement distribuée à travers le globe. Alors qu'elle s'est marquée tout au long du XXe siècle dans les pays les plus développés, c'est-à-dire principalement les USA, l'Europe occidentale et le Japon (avec un taux de 52,5% dès 1950 pour atteindre 74% en 2005), la croissance de la population urbaine s'est manifestée davantage et de manière plus rapide, depuis la deuxième moitié du XXe siècle, dans les pays en développement, qui restent cependant moins urbanisés.

En 2017, une majorité de la population des pays moins développés était urbanisée et le taux d'urbains continue à augmenter. Le taux de croissance annuel de la population urbanisée sur la période 2000-2030 dans ces pays devrait être de 2,3%. L'essentiel de la croissance de la population mondiale devrait d'ailleurs, durant cette période, être absorbé par les zones urbaines des pays moins développés. Il faut toutefois souligner que le taux de la population urbanisée en Amérique latine, région pourtant considérée comme faisant partie des pays moins développés, est déjà très élevé (du même ordre qu'en Europe et en Amérique du Nord).

C'est donc **en chiffres absolus** que l'évolution est la plus marquante : en 2014, le nombre combiné des populations urbanisées d'Europe, d'Amérique du Nord, d'Amérique latine et des Caraïbes, et d'Océanie (1,36 milliard) était très inférieur à celui de l'Asie (2,06 milliard), même si l'urbanisation n'y touchait encore que 47,5% de la population. C'est donc l'explosion de la population urbanisée sur ce continent qui, avec l'Afrique, contribuera, pour l'essentiel, à l'augmentation de la population urbanisée des prochaines années et fera que la grande majorité de la population urbanisée mondiale s'y concentrera.

Entre villes

Très marquant est aussi le fait dont cette croissance urbaine se manifeste de manière concentrée dans certaines villes. **Exemples extrêmes** : Budapest (2 millions d'hab.) en Hongrie et beaucoup moins dans les villes de Gyor ou Pécs ; Bujumbura au Burundi : 1.246.000 habitants contre 191.000 hab. pour Gitega et 167.000 pour Ngozi (Données de l'INSBU, janvier 2026).

Cette concentration urbaine se manifeste davantage encore dans les pays asiatiques, africains et latino-américains dans lesquels se trouve d'ores et déjà la grande majorité des *mégapoles* (ou mégalopoles) de plus de 8 millions d'habitants dont le nombre est appelé à encore augmenter à l'avenir, au point qu'on qualifiera cette croissance d'*hyperurbanisation*.

Fig.1 : Pourcentage d'urbains et les grandes mégapoles (ou mégalopoles)

Fig.2 : L'évolution des grandes agglomérations mondiales de 1975 à 2009

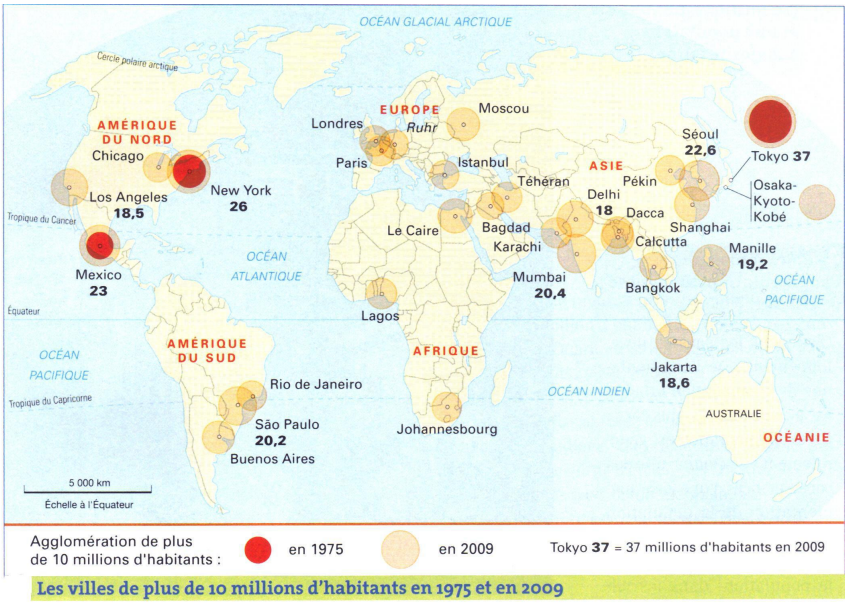


Fig.3 : Les mégapoles ou villes de plus de 10 millions d'habitants et les déserts humains

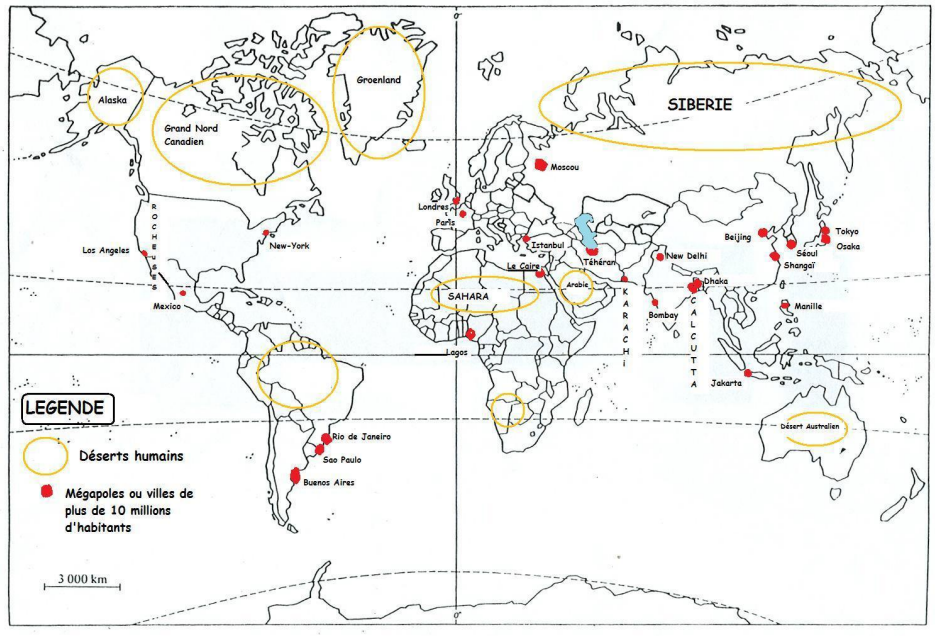
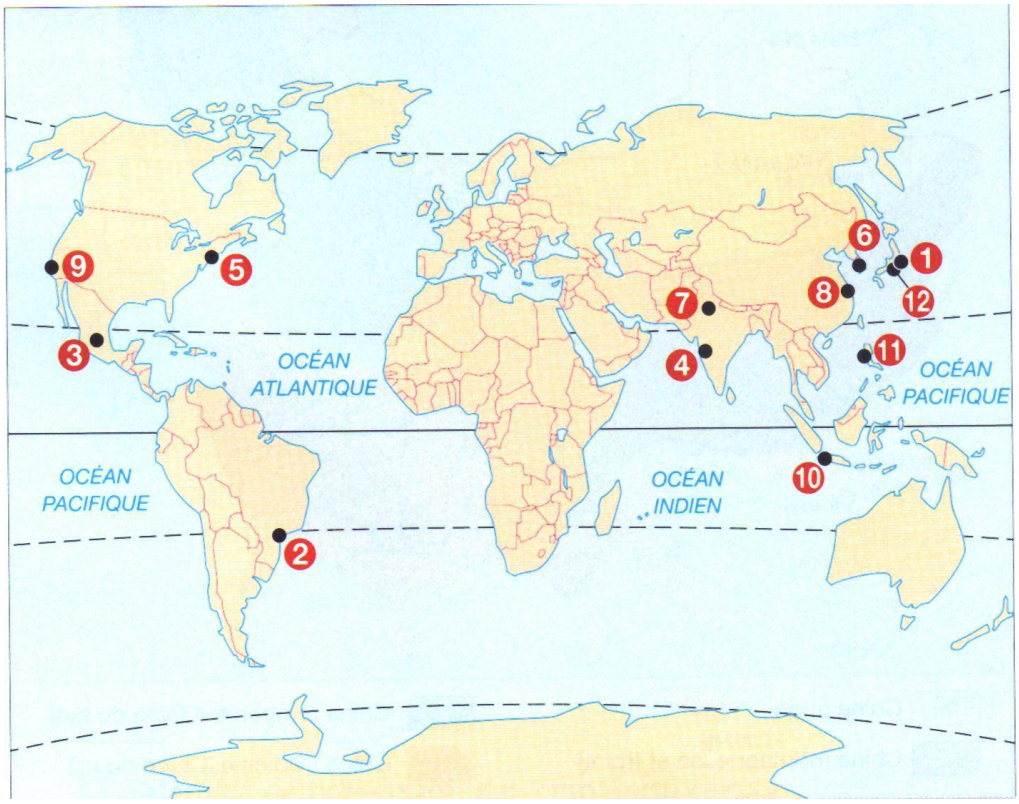


Fig.4 : Les 12 plus grandes mégapoles du monde (chaque numéro correspond à une mégapole)



0.1.2. Les villes concentrent plus fortement la puissance économique que la population

Les villes produisent plus que proportionnellement à leur population (Thisse *et al.*, 2004). Dans la région d'Ile-de-France, réside 19% de la population française mais 29% du PIB y est produit. La Région de Bruxelles-Capitale, qui totalise 10% de la population de la Belgique, produit 18,9% du PIB national et avec sa zone métropolitaine plus de 32%.

Dans l'UE, en 2000, les 38 plus grandes métropoles s'étendaient sur moins de 1% de son territoire, mais accueillaient un quart de sa population et 27% de ses emplois ; elles produisaient approximativement 30% du PIB de l'Union.

Le rapport entre les deux pourcentages (% de la population et % du PIB) s'appelle le taux de surproductivité : il est de 1,53 à Paris, 1,34 à New York, 2,37 à Mexico, 3,43 à Bangkok, 4,20 à Sao Paulo, 10,42 à Shanghaï. "La surproductivité urbaine n'est donc pas l'exclusivité des pays les plus développés : elle est même souvent plus forte dans les pays en développement et surtout dans les pays émergents" (Huriot et Bourdeau-Lepage, 2009 : 4).

Parler de surproductivité urbaine veut dire que les travailleurs en ville sont plus productifs (PIB ou produit *urbain* brut élevé), que ce soit parce qu'ils sont plus qualifiés, mieux équipés techniquement... Mais, s'agissant d'un ratio, le % de la population résidant en ville peut être trompeur si une part importante des travailleurs vient de l'extérieur et contribue ainsi au PIB

(c'est le cas de Bruxelles avec 55% des emplois occupés par des travailleurs venant de l'extérieur de la RBC).

La conséquence de ces constats est que le rôle des villes dans l'économie s'accroît au détriment de celui des nations et des régions, dont les performances économiques ne font plus guère que refléter celles de leurs villes. Les villes deviennent alors l'échelle pertinente pour l'analyse de l'organisation des territoires, ce qui est encore difficilement reconnu » (Huriot et Bourdeau-Lepage, 2009).

0.1.3. Cette concentration de l'activité économique se fait de façon non homothétique par rapport au reste de l'économie et de façon inégale entre et à l'intérieur des villes

Les villes n'ont pas la même structure d'activités que le reste de l'économie. De manière schématique, disons qu'elles ont tendance à concentrer « la coordination des activités économiques, à travers le pouvoir de décision et de contrôle » (Huriot et Bourdeau-Lepage, 2009), ainsi que les services et infrastructures qui les accompagnent (logistique, enseignement, culture…).

Mais « la plupart des fonctions de coordination les plus élevées, à l'échelle de l'économie globale, sont concentrées dans les centres d'un petit nombre de « villes mondiales » ou « villes globales », qui ne sont pas toujours les plus grandes villes. Une nouvelle ségrégation apparaît, à l'intérieur du système des villes du monde, entre les villes qui prennent le contrôle de l'économie globale et les autres » (Huriot et Bourdeau-Lepage, 2009).

On assiste ainsi à une division du travail :

- *entre les villes* à différentes échelles spatiales de l'économie (locale, régionale, nationale, multinationale ou globale), fonctionnant tantôt de façon hiérarchique, tantôt en réseau;
- *à l'intérieur des villes*, où coexistent des catégories de personnes hautement qualifiées et à revenus élevés et une population, souvent très nombreuse, vivant en-dessous du seuil de pauvreté (c'était le cas, par exemple, de 20% des New-Yorkais à la fin du XXe siècle[1]), dont une partie assure les fonctions de maintenance (nettoyage, logistique, *catering*... -ravitaillement, restauration-) des fonctions "supérieures".

0.1.4. La concentration urbaine

La concentration urbaine a un coût :

- à l'échelle du monde si l'on oppose, de manière schématique, les villes du monde développé, relativement riches, parfois muséifiées et aux populations souvent vieillissantes, aux villes du monde en développement composée essentiellement de jeunes vivant dans la pauvreté;
- à l'intérieur des villes, si l'on oppose des populations riches protégées dans des quartiers exclusifs à des populations pauvres, de plus en plus nombreuses, concentrées dans des

[1] Voir UN Habitat. Pas de définition harmonisée du seuil de pauvreté.

ghettos centraux (ou périphériques comme en France) ou dispersées dans d'immenses bidonvilles (dans lesquels vit un tiers de la population urbanisée dans le monde – et, prévoit-on, la moitié en 2030).

Présenté autrement, le coût de la concentration urbaine se décline en termes de :

- transport et d'encombrement (plus la ville croît, plus les déplacements s'allongent, plus ils engendrent des encombrements);
- problèmes environnementaux (empreinte écologique forte par rapport à leur superficie; quid par rapport à leur nombre d'habitants ?) : pollution atmosphérique qui serait à l'origine de plus de 3 millions de décès par an dans le monde (les records de pollution se situent dans les villes en développement, particulièrement en Inde et en Chine, où la concentration de particules en suspension dépasse toutes les normes de l'OMS); insuffisance des systèmes de traitement des déchets, contamination des eaux... ;
- dépense immobilière, tant en termes de logement que de bureaux notamment;
- de désordre public (incivilités, etc.) et d'insécurité, liés aux difficultés de créer un sentiment d'appartenance à une société urbaine devenue extrêmement hétérogène et aux inégalités d'accès aux ressources économiques et à la désespérance qui en découle.

Ces inconvénients liés à la grande ville ont donné lieu chez certains, depuis la ville industrielle, à un fort sentiment antiurbain (appelé aussi « urbaphobie »), dont il est intéressant d'analyser les causes et les effets (Salomon Cavin et Marchand, 2010).

La concentration urbaine offre aussi des opportunités :

La ville, ce sont des opportunités, des avantages, si l'on parvient à les saisir (Damon, 2008). Les facteurs qui améliorent, pour tous, la qualité de vie sont plus répandus en ville que dans les campagnes (voir, par exemple, la Chine) :

- les centres urbains procurent dans l'ensemble un meilleur accès aux services de santé, aux infrastructures et à l'information ;
- les politiques publiques s'appliquent plus aisément en milieu urbain, avec des cibles plus larges, des économies d'échelle et une efficience accrue en ce qui concerne les transports, l'assainissement, l'adduction d'eau, la gestion des déchets... ;
- les systèmes d'éducation y sont plus efficaces (dans les pays en développement, même les bidonvilles font généralement mieux que les villages ruraux en la matière).

0.1.5. La ville est un phénomène difficile à définir, à délimiter .....

1. Chiffrer la population urbanisée, comme on l'a fait plus haut, soulève la question de savoir ce que l'on classe dans la catégorie « urbain ». Or, *il n'y a pas de définition universelle, de définition commune qui fasse consensus et qui s'applique à tous les pays ou même à un groupe de pays faisant partie de la même région* (ex. l'Europe). L'opposition même urbain – non urbain (rural) peut poser question dans certaines régions du monde si l'on considère que ce qui différencie l'urbain du rural se situe au niveau des modes de vie et des niveaux de vie (que l'on

estime généralement plus élevés en ville) : dans les économies avancées (comme la Belgique), cette différenciation n'est plus nette (au point que certains en viennent à parler de « règne de l'urbain »[2], de ville diffuse ou de ville invisible[3]), ni univoque (certaines populations urbanisées sont nettement plus pauvres que d'autres vivant à la « campagne »), alors qu'elle reste extrêmement déterminante dans la plupart des pays en développement[4].

C'est donc à chaque pays de décider quelles zones seront classées urbaines ou rurales (United Nations Statistics Division, 2006). C'est pourquoi les statistiques internationales s'appuient sur des données collectées selon des critères divers tels que (voir aussi Joris, 1969) :

- Le nombre d'habitants de l'entité administrative de base (généralement la commune) : ce nombre peut varier fortement d'un contexte à l'autre pour que l'entité soit considérée comme une ville (200 au Groenland, 2000 en France, 2500 aux USA, 10.000 en Malaisie, 50.000 au Japon… - voir (United Nations Statistics Division, 2006).
- L'existence d'un continuum bâti (en France, par exemple, il faut que les maisons de l'entité de 2000 habitants ne soit pas distantes de plus de 200 m) mais le territoire urbain n'est-il pas de plus en plus discontinu ? Sachant aussi que « Une ville n'est pas nécessairement faite de maisons (il n'y en a guère à Brasilia) ou de rues (à moins qu'on appelle comme cela les ruelles sinueuses des médinas et des casbahs d'Afrique du Nord) » (Puttemans, 2004).
- L'existence d'un pôle d'emploi ou d'une influence de ce pôle d'emploi (par exemple, en France, une commune dont au moins 40% de sa population active a son travail dans un pôle d'emploi principal la fait appartenir à ce pôle.
- Une densité minimale (rapport quantitatif entre la population et la superficie d'un territoire) mais ce critère peut recouvrir des modes d'occupation du sol très différents (Fijalkow, 2004) : certaines villes sont plus densément peuplées que d'autres (ex. Paris est 3,3 fois plus dense que Bruxelles sur un territoire *intra muros*[5] analogue) car la densité dépend de la composition des espaces étudiés (hauteur des habitations, espaces non construits...) ; la densité nette rapporte le nombre d'habitants à des surfaces exclusivement consacrées à l'habitat, tandis que la densité brute inclut tous les types de surfaces (les zones d'affaires notamment, qui sont pourtant souvent urbaines, sont moins densément peuplées).

---

[2] F. Choay (1994), « Le règne de l'urbain et la mort de la ville » in *La ville, l'art et l'architecture en Europe 1870-1993*, Ed. Centre G. Pompidou, pp. 26 à 34.
« Si l'on entend par urbain, la manière dont la mobilité vient organiser la vie quotidienne, nous aurions tendance à en faire un concept englobant à partir duquel se transforment et se reconstituent sur des formes nouvelles autant la ville que la campagne. (…)
La notion de mort de la ville s'impose si l'on garde l'usage commun du terme ville. Cet usage commun s'appuie sur un 'consensus sémantique' à caractère culturel et en bonne partie tacite issu d'une représentation qui s'est imposée depuis la Renaissance. Cette représentation suppose un accord entre l'espace physique et l'espace symbolique. Cet accord est d'autant plus prégnant que la ville se présente comme un espace continu au contour bien défini. Une telle représentation imagine l'extension de la ville comme un élargissement d'un tel type d'espace. Elle présuppose bien souvent que les qualités urbaines sont décroissantes à partir du centre.

[3] La notion de « rurubanisation » ou la transformation des campagnes en « ville éparpillée » va dans le même sens (Bauer et Roux, 1976).

[4] Pour Bodson (Bodson et Bodson, 1999), la vie à la campagne, même si elle est pénétrée par l'urbain, ne se définit toutefois pas par un manque de ville. « La différence ne s'exprime pas non plus en termes de rattrapage. Elle est au contraire vécue en termes de caractéristiques qu'il s'agit de cultiver » (Remy, 2002).

[5] Ville-centre, une ville sans sa banlieue.

2. *Délimiter* la ville n'est pas tâche plus aisée. Par le passé, la ville était nettement séparée de son environnement. Dans l'histoire des villes européennes, cela a pris deux formes : l'une tangible, les remparts; l'autre intangible et plus abstraite, le statut légal (ex. Durbuy, la plus petite ville de Belgique). Aujourd'hui, ces frontières sont beaucoup moins claires. Dans certains cas, on a même affaire à des villes diffuses, sans limites ("edgeless cities").

Une agglomération urbaine est généralement composée de plusieurs entités administratives, voire de plusieurs villes (*conurbations*). Selon la manière dont on délimitera la ville, certaines agglomérations se situeront dans l'une ou l'autre catégorie dans les statistiques internationales (moins de 500.000 habitants, de 500.000 à 1.000.000, de 1 à 5 millions, de 5 à 10, plus de 10).

Ex.1 : Tokyo apparaît en 2014, avec 38 millions d'habitants, comme la plus grande ville au monde suite à la redéfinition de son aire métropolitaine et l'inclusion en son sein d'un nombre plus important de villes. Elle est suivie par New Delhi (25 millions) et Shanghai (23 millions), puis par Mexico city, Mumbai et Sao Paulo (21 millions chacune).

Ex.2 : Les Américains ont été les premiers à chercher à cerner le phénomène métropolitain (Gottdiener et Hutchison, 2006). Dès 1949, le US Bureau of the Census a défini des Standard Metropolitan Areas (SMA), mesure qui allait être affinée au fil du temps. Ces SMA sont beaucoup plus vastes que leurs villes-centre. Se pose déjà en filigrane la question de l'échelle la plus adéquate à laquelle gérer ces ensembles métropolitains (Cf. infra).

En Belgique, Vandermotten et ses collègues (Vandermotten *et al.*, 1999) distinguent trois types d'espaces emboîtés (pp. 79-81) :

- L'*agglomération morphologique*, définie comme un continuum bâti, est valablement rendue par l'ensemble des unités statistiques de densité de population supérieure à 650 hab./km², auxquelles il faut joindre les grands espaces verts intra ou périurbains, les grandes zones industrielles et aéroports qui en font intrinsèquement partie. La validité de ce seuil de densité de 650 hab./km² est notamment confirmée par l'analyse des images satellites. Cependant, si des unités statistiques n'atteignent pas le seuil fixé pour faire partie de l'agglomération morphologique, elles y seront néanmoins incluses si elles y sont totalement enclavées. Voir l'évolution de l'agglomération morphologique chez (Roland, 2010). A l'intérieur même de cette agglomération morphologique, on peut définir un espace plus restreint qui en est le *noyau économique*. Il s'agit soit de l'ensemble des unités statistiques limitrophes dont la densité d'emploi est supérieure à 700 emplois par km² et qui rassemblent au total au moins 20.000 emplois, soit d'une unité statistique occupant plus de 20.000 emplois à laquelle s'ajoutent les unités limitrophes dont la densité d'emploi est supérieure à ce seuil de 7 emplois par hectare.
- A l'extérieur de l'agglomération morphologique, la *région urbaine fonctionnelle* ou *aire métropolitaine* sera définie sur la base du bassin de main-d'œuvre : il s'agit de l'ensemble des unités statistiques limitrophes dont plus de 10% de la population active travaille dans l'agglomération économique principale, ou dans les agglomérations principales dans le

cas de régions urbaines multipolaires; la même règle d'inclusion des unités statistiques enclavées est appliquée que pour la définition des agglomérations morphologiques.

- Parfois de taille plus restreinte que l'agglomération morphologique, mais parfois aussi la dépassant, la *région urbaine administrative* doit également être prise en compte, malgré son caractère parfois inadapté aux réalités urbaines, dans la mesure où c'est dans son cadre que des politiques sont définies.

A partir de là, Vandermotten et ses collègues (1999) comparent quelques unes des plus grandes régions urbaines fonctionnelles d'Europe : Londres, Paris, Rhin-Ruhr, Randstad Holland, Rhin-Main (Francfort), Bruxelles, Lille, ce qu'on appelle la « banane bleue » européenne (zone qui s'étend de Londres à Milan en englobant une partie de l'Allemagne de l'ouest et le Benelux)[6].

La région urbaine fonctionnelle de Bruxelles est « particulièrement vaste par rapport à la taille de l'agglomération morphologique centrale, ce qui traduit l'ampleur de la tradition de la navette quotidienne de travail et de la périurbanisation en Belgique » (Vandermotten *et al.*, 1999). On comptait en 1991 (chiffres largement dépassés aujourd'hui), hormis l'agglomération morphologique centrale de 1,3 million d'habitants, cinq autres agglomérations totalisant près de 500.000 habitants : Alost-Termonde, Malines, Louvain, Namur et Mons. Le tout formait alors une région urbaine fonctionnelle de 3,4 millions d'habitants.

D'une manière similaire, Decrop (Decrop, 2002) s'appuie sur (Van der Haegen *et al.*, 1996) pour mesurer l'étendue des villes en Belgique. Il distingue :

- La *ville centrale*, composée du noyau urbain (hyper-centre ou cœur de la ville avec une forte concentration de commerces et des services) et des quartiers les plus densément bâtis (multifonctionnels avec une dominante résidentielle). Quatre critères sont utilisés pour délimiter les villes centrales : le premier a trait à la densité de la population qui doit être supérieure à 50 habitants par hectare, les trois autres portent sur la proportion de logements que l'on retrouve particulièrement dans les centres villes. Malheureusement, pour des raisons de disponibilité de données, Decrop ajuste la ville centrale aux limites de la commune dont elle fait partie ; ainsi, la ville centrale de Bruxelles est élargie à l'ensemble de la Région de Bruxelles-Capitale, étant donné la spécificité des communes de Bruxelles;
- La *ville-agglomération*, constituée de la ville centrale et des communes d'agglomération, caractérisée par la continuité de son bâti (maximum 250 m entre les maisons) et une forte densité de population ;
- La *ville-région urbaine*, constituée de la ville-agglomération et des communes de banlieue, caractérisées par leur forte dépendance fonctionnelle vis-à-vis de l'agglomération, mesurée à partir des migrations alternantes.

[6] Voir, pp.90-91 de Vandermotten et al. (1999), la très intéressante comparaison des densités de population dans les grandes agglomérations morphologiques européennes. Cette analyse « traduit tout à la fois des attitudes différenciées par rapport à l'urbanité dans le chef des classes aisées, des conditions spécifiques d'accès au logement, des politiques urbanistiques différentes, la rigueur plus ou moins forte des règlementations foncières et de celles relatives à l'occupation du sol » (p. 91).

On peut encore ajouter à ces entités la *zone résidentielle des migrants alternants*, où plus de 15% de la population active occupée y habitant fait les navettes vers l'agglomération. Sur la base du recensement de 1991, dix-sept régions urbaines, comptant au moins 80.000 habitants, ont pu être définies sur cette base, dont 5 grandes : Bruxelles, Anvers, Liège, Gand et Charleroi. Les pôles externes proches de frontières belges, tels que Lille, Luxembourg ou Maastricht-Aachen ne sont pas repris dans l'analyse mais exercent une réelle influence sur certaines communes belges en tant que régions urbaines selon la définition ci-dessus (Van Hecke *et al.*, 2009).

Un grand nombre de travaux au cours des dernières décennies ont été consacrés à tenter de cerner ce phénomène de « *métropolisation* ». Comme le rappelle François Ascher (Ascher, 1995), « la métropole est la cité grecque ancienne, « mère » de ses colonies, qui « exporte » ses guerriers, ses commerçants et ses dieux. Cette image sied bien à la grande ville moderne, qui se définit plus par le rayonnement international de ses entreprises, de ses capitaux, de ses universités, que par des fonctions traditionnelles régionales et par un arrière-pays dont elle tirerait ressources et puissance ». Mais au développement des métropoles, s'ajoute maintenant un phénomène quelque peu distinct : la « métropolisation », « c'est-à-dire non seulement la croissance et la multiplication des grandes agglomérations, mais la *concentration* grandissante en leur sein des populations, des activités et des richesses » et l'inscription de ces métropoles dans « l'armature mondiale des villes » (Bassand, 2001).

Il y a dès lors lieu d'interroger la manière classique de typologiser les zones urbaines en prenant en compte d'autres critères tels que les liens fonctionnels internationaux (ESPON, 2010), les communications téléphoniques (Blondel *et al.*, 2010), les déplacements pour d'autres motifs que le travail (Lebrun *et al.*, 2013), etc.

… difficile à figurer

Illustration : extrait de "L'aurore" (1927) de Friedrich Wilhem MURNAU (tram venant de la campagne jusqu'au centre-ville avec densité de plus en plus grande).

Tout le monde est d'accord pour dire que la ville industrielle (en pleine campagne) et compacte, que nous montre/crée ce film, aux contours bien définis, dense, organisée autour d'un noyau centre n'est plus – et de loin – la seule forme urbaine.

Aujourd'hui, les espaces urbains :
- sont hétérogènes et pas nécessairement contigus (nombreux interstices) ;
- n'entretiennent pas nécessairement de liens hiérarchiques entre eux (du centre vers la périphérie) mais peuvent fonctionner de manière complémentaire ;
- sont intégrés dans des territoires aux limites floues.

La plupart des auteurs insistent sur le fait que, dans ces ensembles nouveaux, **la ville centrale (ancienne) n'occupe plus nécessairement ou plus nécessairement seule la place de choix,** tant en termes d'habitat que de localisation des entreprises : les centralités se recomposent et ont tendance à se multiplier. C'est le cas en particulier aujourd'hui aux Etats-Unis (mais aussi

très largement en Europe et au Japon) où, depuis les années 70 déjà, la majorité de la population urbanisée (qui représente 80% du total) ne vit plus dans la ville centrale mais dans des espaces suburbanisés, périurbanisés ou rurbanisés, entre lesquels elle circule et ceci en relation ou non avec l'ancienne ville centrale (si elle existe, car de nombreuses villes américaines sont récentes), au point que la particule sub- ou péri- en devient inappropriée, de même que le mot « ville »[7]. Autrement dit, dans la métapole, les habitants « logent dans une commune, travaillent dans une deuxième, s'éduquent et se cultivent dans une troisième, s'approvisionnent ou se divertissent dans une quatrième » (Ascher, 1995). Cette mobilité, à laquelle nous sommes aujourd'hui habitués, n'allait pas de soi, il y a quelques décennies tout au plus.

L'exemple type est Los Angeles qui s'étend sur environ 800 km² avec une population de plus de 16 millions d'habitants. Mais la métropole bruxelloise, avec les Brabant wallon et flamand et ses nouvelles polarités, s'apparente aussi à ce modèle.

Cependant, même si on parle volontiers dans la littérature de « domaines urbains » (« urban realms ») et d'étalement urbain (« urban sprawl » - voir notamment (Bruegmann, 2005) et (Chapain, 2006)), cela ne veut pas dire pour autant que l'hypothèse d'une ville diffuse, indifférenciée, d'une dispersion généralisée des populations et des activités se vérifie : c'est plutôt à de nouvelles structurations, multidirectionnelles, à des « régions urbaines polycentriques » (Servais *et al.*, 2004), à de nouvelles polarisations que l'on a affaire et qu'il nous faudra décrypter.

La déconcentration urbaine est d'ailleurs souvent présentée comme un objectif politique destiné à desserrer quelque peu la pression sur les villes-centres et leur « Central Business District (CBD) ». La question qui se pose alors est de savoir comment et où constituer de nouvelles polarités, alors que les localisations (d'entreprises notamment) sont guidées par la recherche d'une certaine proximité. Elle est aussi de maintenir des formes de coopération et de solidarité entre territoires de plus en plus étendus et de faire en sorte que les périurbains ne deviennent des « anti-urbains » (Charmes, 2007).

0.1.6. Comprendre ce qui fait la ville

« De toute évidence, la ville est d'abord une concentration d'individus et d'activités » mais « au-delà de ce constat, qu'est-ce qui engendre cette agglomération et que produit-elle qui soit spécifiquement urbain ? » (Huriot et Bourdeau-Lepage, 2009).

Comme le souligne Bairoch P., la spécificité des villes est d'abord que « ces concentrations sont incapables de se nourrir elles-mêmes, de survivre sans l'apport des habitants des régions avoisinantes » (Bairoch, 1985). Il en résulte que, comme on l'a dit plus haut, l'économie des villes n'est pas composée des mêmes activités que le reste de l'économie. Les villes se spécialisent (donc, la *spécialisation* est un caractère fondamental des villes).

[7] En 2000, 50% de la population américaine vivait dans la « suburbia », 30,3% dans les villes centrales et 19,7 dans les zones rurales (Gottdiener et Hutchison, 2006 : 121). Cf., dans la note 3, le débat sur la mort de la ville et le règne de l'urbain.

Historiquement, la première spécialisation est l'émergence d'une activité autre qu'agricole (produits artisanaux ou manufacturés, commerces, services)[8].

Mais les villes vont aussi se distinguer par le fait qu'elles permettent l'*interaction* : d'abord avec l'espace non urbain qui fournit à la ville sa subsistance (ville-marché); ensuite, à l'intérieur de la ville qui se forme pour satisfaire un besoin de *communication* et d'*échange d'information* (« Les villes résultent toujours du besoin qui pousse les individus à se tenir d'une manière constante en contact aussi intime que possible les uns avec les autres » (Durkheim, 1978)*;* enfin, avec d'autres villes, avec lesquelles des relations vont s'établir. Pour paraphraser Louis Wirth (Wirth, 1938), l'un des chercheurs de l'Ecole de Chicago qui, dans l'entre-deux guerres, a donné ses lettres de noblesse aux études urbaines, vivre en ville, c'est un état d'esprit, un « way of life », qui conduit, « à l'échelle individuelle, chaque citadin à partager son temps et ses différents lieux de vie entre des interactions spécialisées, qui n'engagent à chaque fois qu'une dimension particulière de son être (travail, vie familiale, engagement politique, etc.) » (Grafmeyer et Authier, 2011 : 18). Déjà, pour les pères fondateurs de la sociologie (Marx, Weber, Durkheim), la ville était le berceau de la modernité et constituait le terreau des évolutions contemporaines.

Autrement dit, la ville, en concentrant une grande diversité de personnes et d'activités, organise en quelque sorte la co-existence d'individus différents mais complémentaires et ouvre la possibilité de rencontres occasionnelles et non programmées, source d'échanges, de créativité et d'innovation. « La ville est une implantation humaine où des inconnus peuvent se rencontrer. » (Sennett, 1996). Ces rencontres sont rendues possibles par la *proximité* physique (géographique) avec l'aide aujourd'hui des nouvelles technologies de l'information et de la communication (TIC) qui, si elles rendent possible la communication à distance, ne suppriment pas pour autant la nécessité de la rencontre mais, au contraire, la stimule. D'ailleurs, « le flair (serendipity[9]), le fait de découvrir quelque chose par hasard alors qu'on en cherchait une autre, est peut-être une aptitude qui privilégie la vie urbaine » (Hannerz, 1983).

Mais, à ce besoin de rencontre, correspond :

- la nécessité de la *contrainte*, de l'organisation de la vie en société, du « vivre ensemble »[10]; la *polis* (ville en grec) est à l'origine du politique et de la démocratie ;
- la possibilité de s'ignorer, de se mettre à distance (la ville est un « mode d'organisation sociale basé sur la distance sur fond d'hétérogénéité », Françoise Noël, Colloque de l'Institut de sociologie de l'ULB, 7 octobre 2005).

---

[8] À noter que l'extrême pauvreté (ex. du développement du petit élevage dans une ville comme Kinshasa (Trefon, 2004) ou la prise de conscience des enjeux climatiques (dans certaines villes européennes) conduit aujourd'hui à l'émergence d'une "agriculture urbaine" ou, à tout le moins, une valorisation des chaînes courtes entre la campagne et la ville (ex. GAS-Groupes d'Actions Solidaires).

[9] La sérendipité est la capacité, l'aptitude à faire par hasard, lors d'une recherche, une découverte inattendue et à en saisir l'utilité. Ex. les « post-it », découverts par un chercheur qui travaillait sur le développement de colles et qui a fabriqué, sans le vouloir, cette « colle qui ne colle pas » appliquée à des petites feuilles de papier autoadhésive, ou le viagra dont les vertus ont été découvertes à l'occasion de recherches sur des maladies cardiaques.

[10] Pour Durkheim (1978), les villes « ne peuvent se multiplier et s'étendre que si la densité morale s'élève » et cette densité « morale » s'apprécie en fonction du degré d'implication des individus dans une vie commune.

Si, au départ, la ville est une « configuration spatiale fondée sur le choix initial de privilégier la *coprésence* » (Lussault, 2007), à mesure que croît l'intensité de cette coprésence et qu'augmente la taille de la ville s'observe ainsi souvent un accroissement de la ségrégation socio-spatiale. Dès les années 1920 (avec l'Ecole de Chicago), l'image de la « mosaïque » urbaine a été utilisée pour décrire cette réalité faite de différenciations sociales, de ruptures et de cloisonnements, y compris au niveau de la physionomie du cadre bâti. *Proximité – distance* constituent donc un jeu subtil avec lequel nous avons à jouer sans cesse (Mincke et Hubert, 2011).

Pour conclure provisoirement, la ville en autarcie n'existe pas. La ville « n'existe que s'il y a autre chose, que si elle est en relation avec d'autres lieux, son arrière-pays rural, mais aussi les autres villes » (Huriot et Bourdeau-Lepage, 2009). « Les connections sont les raisons d'être des villes » (Taylor, 2004). Mais la question qui se pose aujourd'hui est celle de la place donnée à ces multiples connections : n'est-elle pas en train de se restreindre (Sassen, 2014)?

I. L'ORIGINE DE LA VIE URBAINE

Beaucoup de légendes et de mythes sont associés à l'origine des villes, ainsi qu'aux premières villes. « La naissance des villes se situe à une époque où les évolutions sont très lentes et ne sont connues qu'avec beaucoup d'incertitudes. On ne peut donc dater cette naissance que très grossièrement, car elle s'est doute déroulée sur plusieurs millénaires » (Huriot et Bourdeau-Lepage, 2009).

Entre 10.000 et 8.000 av. JC : apparition des premiers villages au moment où l'homme commence à organiser la production de sa nourriture et à pratiquer l'agriculture et l'élevage (révolution néolithique). Cette transformation :

- s'accompagne en général d'une sédentarisation mais celle-ci précède parfois le développement de l'agriculture et de l'élevage;
- se produit dans différentes régions du monde avec des décalages pouvant aller jusqu'à plusieurs milliers d'années.

Pour déterminer la naissance d'un véritable phénomène urbain, il faut se donner des critères. L'historien Paul Bairoch (Bairoch, 1985)[11] en propose cinq qui, selon lui, doivent se cumuler :

- l'existence d'un artisanat à temps plein qui est aussi l'indice d'une spécialisation des tâches;
- l'existence de fortifications, d'enceintes, par opposition au village qui reste ouvert;
- la taille et surtout la densité de peuplement;
- la structure urbaine de l'habitat (maisons en dur, rues...);
- la durabilité de l'agglomération par rapport au campement.

[11] Deux ouvrages sont souvent référencés en matière d'histoire urbaine : BAIROCH P., 1985, *De Jéricho à Mexico : villes et économie dans l'histoire,* Paris, Gallimard, 707 p. et MUMFORD L., 1961, *The city in history: its origins, its transformations, and its prospects,* New York, Harcourt, Brace & World, 657 p.

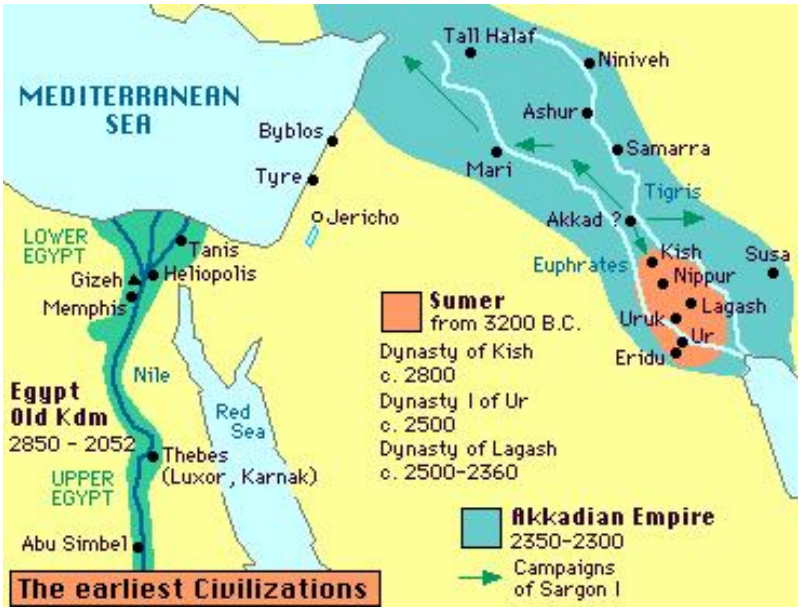
La ville mythique de Jéricho, au Moyen-Orient, apparue il y a un peu moins de 10.000 ans, ne remplit pas tous ces critères, d'après Bairoch. Il s'agit plutôt d'une cité « pré-urbaine ». Comptant entre 1000 et 2000 habitants, Jéricho ressemble plutôt à un village fortifié et n'est pas à l'origine d'un mouvement d'urbanisation.

Selon les critères de Bairoch, les premières villes apparaissent entre 6000 et 5000 ans avant notre ère, dans une partie du « croissant fertile » du Moyen-Orient, en Basse Mésopotamie[12] (sud de l'Irak actuel) : ce sont les villes de la civilisation Sumer, la première civilisation connue. On compte une douzaine de villes : Ur, Uruk, Kish, Lagash... Elles ont compté entre 20.000 et 30.000 habitants. Leur naissance et leur développement a conduit Bairoch à parler à leur sujet de « première révolution urbaine ». En effet, à peu près à la même époque ou un peu plus tard (quelques siècles) apparaissent d'autres foyers d'urbanisation :

- dans la vallée du Nil;
- dans la vallée de l'Indus, aux confins du Pakistan et de l'Inde actuels;
- peut-être encore ailleurs comme le montrent de récentes fouilles (dans la vallée de l'Halil Rud, à côté de Jiroft, dans l'Iran actuel, on pourrait bien avoir découvert les restes de la ville d'Arrata, légendaire et fastueuse rivale de Sumer).

Il s'agit donc de régions du monde qui sont au cœur des enjeux internationaux actuels. On peut les considérer comme le berceau de la civilisation humaine, ce que certains tendent d'oublier aujourd'hui quand ils parlent de « guerre des civilisations ».

Fig.5 : Les premières agglomérations urbaines



[12] Mésopotamie veut dire : «le pays d'entre les fleuves» (le Tigre et l'Euphrate), d'après les mots grecs méso (milieu) et potamos (fleuve).

Fig.6 : Le Croissant Fertile (la partie en rose)

De nombreuses raisons ont été évoquées pour expliquer la naissance des villes.
Des raisons **religieuses** : certaines implantations urbaines furent les villes des morts (Thanatopolis) qui grandirent du fait qu'elles devinrent des lieux de cérémonie et de pèlerinage.
S'y sont mêlées des justifications **militaires** (besoins de défense) et **politiques**. C'est le cas de certaines villes antiques (Ascher, 2004) dont l'histoire se mêle aux mythes.
Exemples :

- **Troie** (en Asie mineure, actuelle Turquie), décrite par Homère (dans l'Iliade), daterait du XIIIe siècle avant JC (mais des traces plus anciennes remontent au 3e millénaire avant JC). Suite à l'enlèvement par Pâris, prince troyen, d'Hélène, épouse de Ménélas, roi de Sparte, les rois grecs se coalisent et mettent le siège devant la cité. Au bout de 10 ans de siège, les Grecs pénètrent dans la ville grâce à la ruse d'Ulysse du « cheval de Troie » et la bravoure d'Achille qui y périra. Les Grecs pillent la ville et réduisent ses habitants en esclavage. Cette ville fait partie de l'imaginaire occidental, réactualisé régulièrement.

Voir le film de Wolfgang Petersen, Troy (2004), avec Brad Pitt dans le rôle d'Achille. Le film sort dans les salles en pleine guerre d'Irak. Petersen dira de son film que « la guerre et la violence ne laissent aucun vainqueur ». La mythologie grecque encore bien présente dans notre imaginaire...

Voir aussi les descriptions de Troie dans « La guerre de Troie n'aura pas lieu » de Jean Giraudoux, créée en 1935 par Louis Jouvet, « qui cherche à déchiffrer les motivations fratricides de la Seconde Guerre mondiale, comme un avertissement. Il y met en relief le cynisme des politiques ainsi que leur manipulation des symboles et de la notion de droit » (Wikipedia).

- Une autre ville mythique : **Babylone**, au centre de l'Irak actuel, mentionnée pour la première fois au XXIVe siècle avant JC mais qui devient à partir de 1800 av JC la capitale d'un ensemble régional plus vaste. Nabuchodonosor fut roi de Babylone. Son empire couvrait tout le Proche-Orient et allait de l'Anatolie au nord à l'Egypte au sud, et aux abords de la Perse à l'est. C'est lui qui conquit Jérusalem en 587 avant JC. Dans le livre des lamentations (Ancien Testament), les Hébreux pleurent la perte et la destruction de Jérusalem depuis leur exil à Babylone. Ce sont les Hébreux qui rapprochèrent le nom de la ville de la racine hébraïque bbl, qui signifie « mélanger » et l'associe ainsi au mythe de la Tour de Babel.

Mais « aucune véritable ville n'aurait été possible sans la réalisation d'une condition économique » (Huriot et Bourdeau-Lepage, 2009) : la révolution néolithique permet l'apparition d'un surplus agricole qui permettra de nourrir les citadins et rendra possible la production d'autre chose que des biens de subsistance. La généralisation de cette observation conduit, pour beaucoup d'analystes, à faire du progrès agricole la condition du développement des villes, à toute époque, alors que d'autres défendront plutôt la primauté de l'urbain. La question est celle du sens de la causalité. Pour Huriot et Bourdeau-Lepage, « si le caractère préalable du surplus est indiscutable, ce n'est que le point de départ d'un processus cumulatif d'actions-réactions entre l'innovation urbaine transférée à l'agriculture et le surplus agricole transféré en ville » (Huriot et Bourdeau-Lepage, 2009).

Avant le développement du capitalisme et, surtout, de l'industrialisation, le taux d'urbanisation restera faible et stable : les populations urbaines étaient petites et implantées de manière compacte. Même s'il y a des variations considérables dans les estimations, les plus grandes villes pré-industrielles dépassaient rarement le nombre de quelques centaines de milliers d'habitants (ce qui n'était pas négligeable pour autant, vu la taille des populations à l'époque).
Ceci peut s'expliquer principalement par :
- les <u>limites dans la production de surplus agricoles</u>;
- la <u>nature primitive des modes de transport</u> (Frisbie et Kasarda, 1988).

Ces deux phénomènes sont liés : « à productivité de la terre donnée, plus la ville est grande, plus il faut s'approvisionner loin, et plus le transport est long et coûteux. Avec des moyens de transport rudimentaires et lents, l'aire d'approvisionnement est limitée : au-delà d'une certaine distance, le coût du transport absorbe plus que le produit attendu de la vente en ville du bien transporté (...). Ainsi, faible productivité agricole et coûts de transport élevés se combinent pour limiter le nombre de citadins, donc peser sur la croissance urbaine » (Huriot et Bourdeau-Lepage, 2009). C'est ce que Bairoch appelle la « tyrannie de la distance ».

« Le coût de déplacement intra-urbain est lui aussi une contrainte ». En l'absence de moyens de déplacement mécanisés, « la dimension spatiale de la ville est limitée par la distance que les citadins peuvent parcourir à pied pour travailler, faire leurs achats et interagir socialement ». Les villes étaient donc statiques et la plupart des villes créées au cours des cinq premiers millénaires de l'histoire de l'agglomération urbaine étaient assez peu étendues pour permettre aux piétons d'y vivre et d'y travailler commodément. A cet égard, il n'y avait pas beaucoup de différence entre Ur (Sumer) et une ville européenne du XVIIIe siècle.

Des contraintes institutionnelles ont également pu jouer dans la limitation de l'extension urbaine. Ainsi, par exemple, l'économie de la ville féodale était sous la dépendance de corporations qui réglaient de façon très protectionniste les relations entre la ville et l'extérieur. Elles contrôlaient strictement l'immigration urbaine et étaient souvent hostiles aux innovations et aux idées nouvelles.

Pour plus de détails sur l'origine de la vie urbaine et l'histoire des villes, voir : Gottdiener et Hutchison, 2006 (chapitre 2); Mumford, 1961; Bairoch, 1985 ; Hall, 1998 et Weber, 1982.

II. LA NAISSANCE DU CAPITALISME ET SON EXTENSION A L'ECONOMIE-MONDE MODERNE : de la « ville-marché » à la « ville-monde » (XVe – XVIIIe)[13]

En Europe, après la chute de Rome, l'économie féodale était caractérisée par un *mode de production marchand simple*. Des produits artisanaux étaient fabriqués en vue de l'échange. Celui-ci avait lieu entre producteurs-propriétaires et pouvait se faire en utilisant n'importe quel service ou objet considéré comme équivalent selon la culture en vigueur dans la société. Ce *système de troc* prévalut pendant plusieurs siècles en Europe et exista ailleurs au Moyen-Orient et en Asie. C'est ce que Fernand Braudel[14] appelle les « marchés élémentaires ». « Ils marquent une frontière, une limite basse de l'économie. Tout ce qui reste en dehors du marché n'a qu'une valeur d'usage, tout ce qui en franchit la porte étroite acquiert une valeur d'échange. Selon qu'il est d'un côté ou de l'autre du marché élémentaire, l'individu, l' « agent », est ou n'est pas inclus dans l'échange, dans ce qu'on a appelé la *vie économique* pour l'opposer à la *vie matérielle*; pour le distinguer aussi du capitalisme » (Braudel, 2008).

La cité médiévale, la « ville-marché », parfaitement circonscrite par des remparts et bien différenciée de la campagne[15], constitue une entité discrète au sein d'un espace et d'une société agraire qui l'entourent. Pour Max Weber (Weber, 1982), c'est la forme idéal-typique de la *communauté urbaine* et de la *commune*. Elle est ce lieu d'échange élémentaire, « un lieu où

[13] Lire BRAUDEL F., 2008, *La dynamique du capitalisme,* Paris, Flammarion, Champ / Histoire, 121 p.

[14] Un des principaux historiens du XXe siècle, de nationalité française (1902-1985). Animateur de l'*Ecole des Annales* à Paris, il a lutté contre la séparation des sciences sociales les unes par rapport aux autres, estimant que l'historien devait intégrer les acquis des autres sciences sociales et que celles-ci devaient à leur tour devenir plus « historiques ». Son influence a été très importante, y compris dans le monde anglo-saxon.

[15] L'archétype de la cité médiévale était constitué de la citadelle, du mur d'enceinte, des portes d'entrée, de l'église principale et, à proximité de celle-ci, de la place du marché sur laquelle se trouvait le siège des différentes guildes ou corporations qui regroupaient les artisans d'une même profession. « Le marché se tenait près de l'église car c'était le lieu où les citadins se rendaient le plus fréquemment » (Mumford, 2011).

l'offre et la demande de biens agricoles et de produits de la ville se rencontrent physiquement, dans un face-à-face entre individus, et un lieu où les prix sont fixés » (Huriot et Bourdeau-Lepage, 2009). Autrement dit, la ville marchande est caractérisée par la prégnance de la *coprésence*.

Pour Braudel, ce qui va se passer en Europe au cours de cette période-clé du XVe au XVIIIe siècle, c'est, à côté du maintien de poches plus ou moins importantes d' « autoconsommation »[16], hors économie d'échange, la montée en puissance de cette dernière et son passage d'un « registre inférieur» (celui des marchés élémentaires où prévaut le système de troc et qui a existé – et continue à exister – partout à travers le monde) à un « registre supérieur », nécessaire au développement du capitalisme. C'est la raison pour laquelle Braudel estime que économie de marché (déjà présente dans le registre inférieur) et capitalisme ne se confondent pas. Et si l'économie européenne a connu, pendant toute cette période, un développement plus avancé qu'ailleurs dans le monde et a vu prospérer le capitalisme, c'est grâce à la supériorité de ses instruments et institutions du « registre supérieur », même si l'on trouve aussi ailleurs certains mécanismes et artifices de l'échange propres à ce registre (en particulier au Japon, en Inde, en Insulinde[17] et dans certaines villes musulmanes[18] – la Chine restant largement à l'écart).

L'origine du capitalisme remonte au XIIe siècle environ quand l'usage de l'argent fût introduit et un marché d'un type nouveau apparût. Ce marché particulier est celui qui permit à ceux qui disposaient d'argent de louer les services de personnes et de se procurer les ressources pour produire des biens. Marx appela ce type d'économie le *mode de production marchand étendu*. Une production « étendue », plus importante, était devenue possible grâce à l'argent (capital) et, après production et échange, davantage d'argent était disponible, qui était à nouveau investi dans un nouveau cycle d'accumulation. C'est ce qui correspond au « registre supérieur » de Braudel qui se manifeste par l'apparition des foires d'abord, des Bourses[19] et des diverses formes du crédit ensuite. Celles-ci sont « dominées par les gros marchands, ceux que l'on appellera bientôt les *négociants* [par opposition aux petits marchands] et qui ne s'occupent guère du commerce de détail » (Braudel, 2008 : 25).

Selon Braudel, dès qu'on s'élève dans la hiérarchie des échanges, se développe une « sphère de circulation » différente, à une autre échelle et selon d'autres règles que celles qui prévalent dans les « échanges sans surprise, 'transparents', dont chacun connaît à l'avance les tenants et les aboutissants » (Braudel, 2008) des marchés élémentaires. Se développe ainsi, dès le XVe siècle, à côté du marché public traditionnel (le « public market » des historiens anglais), fortement régulé par les autorités locales urbaines, quasi paralysantes, un « private market » que Braudel qualifie, pour accentuer la différence, de *contre-marché*. Au début, il s'agit de

---

[16] N'est-ce pas le retour ou le renforcement de ces espaces d' »autoconsommation » qui est préconisé aujourd'hui par les tenants de la « décroissance » ?

[17] Vaste archipel entre l'Asie et l'Océanie, comprenant notamment Bantam dans l'île de Java.

[18] Comme Alep dans l'actuelle Syrie.

[19] Qui tira son nom de celui de la grande banque de Bruges, De Beurze, qui commença au XIIIe siècle à jouer un rôle important dans les transactions commerciales.

marchands itinérants, de « collecteurs de marchandises », qui, plutôt que d'attendre le marché public, rejoignent les producteurs chez eux pour leur « acheter directement la laine, le chanvre, les animaux sur pied, les cuirs, l'orge ou le blé, les volailles, etc. » (Braudel, 2008). Mieux, « ils leur achètent ces produits à l'avance, la laine avant la tonte des moutons, le blé alors qu'il est en herbe. Un simple billet signé à l'auberge du village ou à la ferme même scelle le contrat ». Ensuite, ces marchands achemineront leurs achats, par voitures, bêtes de somme ou barques, vers les grandes villes ou les ports exportateurs » (Braudel, 2008). Qu'il s'agisse d'échanges inégaux, c'est une évidence corroborée par les nombreux procès qu'engendre au début ce type de pratiques. « Le marchand dispose de deux avantages :

- il a rompu les relations entre le producteur et celui à qui est destiné finalement la marchandise (il est le seul à connaître les conditions du marché aux deux bouts de la chaîne et donc le bénéfice escomptable) ;
- il dispose d'argent comptant (c'est son argument principal) » (Braudel, 2008).

Ainsi, les chaînes marchandes s'allongent entre producteur et consommateur. Pour Braudel, c'est « leur efficacité qui les a imposées, en particulier pour le ravitaillement des grandes villes, et qui a incité les autorités à fermer les yeux, pour le moins à relâcher leur contrôle. Or, plus ces chaînes s'allongent, plus elles échappent aux règles et aux contrôles habituels[20], plus le processus capitaliste émerge clairement » (Braudel, 2008 : 58).

Braudel insiste donc « sur la distinction nette à établir entre la sphère des marchés concurrentiels et celle des [quasi] monopoles : seule cette dernière constituait pour lui le capitalisme et, loin de l'identifier au marché libre, ce capitalisme était à ses yeux le « contre-marché ». Ce concept était une attaque directe, à la fois sur le fond et dans le vocabulaire, du rapprochement entre marché et capitalisme opéré par les économistes classiques (y compris Marx) » (Wallerstein, 2006)[21].

Le processus capitaliste va émerger de façon éclatante dans le « commerce au loin » qui « opère sur des distances qui le mettent à l'abri des surveillances ordinaires ou lui permettent de les contourner » (Braudel, 2008). S'enclenche ainsi un processus d'innovation et de recherche de produits nouveaux que les « grandes découvertes » et les conquêtes portugaises (Vasco de Gama, Fernand de Magellan...)[22] et espagnoles (Christophe Colomb…)[23] vont alimenter, suivies de près

---

[20] Les échanges commerciaux étaient jusque là fortement contrôlés par les municipalités, elles-mêmes sous la coupe des corporations. Très hiérarchisées avec leurs apprentis, compagnons, maîtres ou patrons, celles-ci fonctionnaient avec des règlements très stricts, qui fixaient les prix, les modalités de fabrication, les conditions de travail, etc.

[21] Ou encore : « On ne peut définir simplement le capitalisme par l'existence de personnes ou d'entreprises qui produisent pour vendre sur le marché afin de réaliser des profits. Ces personnes ou entreprises existent depuis des millénaires à travers le monde. De même, l'existence de personnes travaillant en contrepartie d'un salaire est insuffisante pour définir le capitalisme. Le monde connaissait déjà le travail salarié il y a des milliers d'années. On ne peut parler d'un système capitaliste que lorsque le système donne la priorité à une accumulation *illimitée* du capital. Dans cette acception, seul le système-monde moderne est un système capitaliste. L'accumulation illimitée est un concept relativement simple : les hommes et les entreprises accumulent du capital dans le but d'en accumuler encore et encore. Un processus qui ne s'arrête jamais. Quand nous disons qu'un processus 'donne la priorité' à l'accumulation, cela signifie qu'il existe des mécanismes structurels qui pénalisent d'une façon ou d'une autre, ceux qui suivent une autre logique. Ils peuvent être éliminés de la scène sociale, tandis que ceux qui agissent selon la norme sont récompensés et s'enrichissent en cas de réussite »
(Wallerstein, 2006).

[22] Les Portugais commencèrent à explorer la côte atlantique de l'Afrique en 1418 et atteignirent l'océan Indien en 1488 en dépassant le cap de Bonne-Espérance (voyage de Bartolomeu Dias). En 1498, Vasco de Gama réalise la première liaison maritime avec l'Inde en contournant l'Afrique… Fernand de Magellan réalise la première circumnavigation de la Terre en 1522.

par les Hollandais, les Britanniques et les Français.

Ce commerce au loin, entre quelques mains seulement, va engendrer de gros bénéfices grâce aux méthodes du « private market » présentées plus haut, exacerbées par la spéculation. « Qu'une famine se déclenche en Méditerranée, vers 1590 par exemple, nous verrons des marchands internationaux, représentant de gros clients, détourner de leur route habituelle des vaisseaux entiers dont la cargaison, transportée à Livourne, ou à Gênes, aura triplé ou quadruplé de prix » (Braudel, 2008). Ces phénomènes (tant le commerce au loin que les pratiques spéculatives qui lui sont associées) sont bien entendu toujours à l'œuvre dans le capitalisme d'aujourd'hui et sont à la base de ce qu'on appelle l'économie monétaire. La maîtrise de l'information stratégique est au cœur du dispositif et explique le secret qui entoure les affaires : il s'agit d'être le premier sur la balle pour obtenir un profit maximum.

Apparaît ainsi une « classe créative » (« creative class ») (Attali, 2006) qui a « la supériorité de l'information, de l'intelligence, de la culture » (Braudel, 2008), est proche du prince et dispose de capitaux considérables. Ces capitaux vont se déplacer facilement, en fonction des opportunités, sans que les opérateurs effectuant des transactions financières n'aient nécessairement à se rencontrer (à l'inverse du marché de la cité médiévale).

Etonnamment, alors que la division du travail (cf. infra) ne cesse de s'accentuer au fur et à mesure des progrès de l'économie de marché, au sommet, les négociants capitalistes demeurent non spécialisés, et ceci, selon Braudel, pour au moins deux raisons :

- parce qu'aucune branche à la portée du négociant-capitaliste « n'est suffisamment nourrie pour absorber toute son activité » (Braudel, 2008);
- parce que le plus grand profit change constamment de secteur ; « Le capitalisme est d'essence conjoncturel. Aujourd'hui encore, une de ses grandes forces est sa facilité d'adaptation et de reconversion »[24] (Braudel, 2008).

Seul le commerce de l'argent fera l'objet d'une spécialisation mais celle-ci ne deviendra véritablement durable qu' « au-delà des années 1830-1860, quand la banque saisira tout, l'industrie plus la marchandise, et que l'économie en général aura acquis assez de vigueur pour soutenir définitivement cette construction » (Braudel, 2008)[25].

---

[23] La découverte de l'Amérique par Christophe Colomb date de 1492. Le traité de Tordesillas (Castille) est un traité international établi le 7 juin 1494 pour établir le partage du Nouveau Monde entre les deux puissances coloniales émergentes, l'Espagne et le Portugal, avec pour ligne de partage un méridien nord-sud localisé à 370 lieues (1 770 km) à l'ouest des îles du Cap-Vert — méridien qui se situerait aujourd'hui à 46° 37' ouest. D'après ce traité, le royaume de Castille, ainsi que les îles Canaries, sont acquis à la couronne espagnole, tandis que Madère, Porto Santo, les Açores et les îles du Cap-Vert, ainsi que le droit de conquête du royaume du Maroc (royaume de Fez ou Fès) et le droit de navigation au sud du parallèle des Canaries, sont acquis au royaume du Portugal. Le Brésil, découvert par Pedro Alvares Cabral après la conclusion du traité, tombe de fait sous souveraineté portugaise (d'après Wikipedia, consulté le 5/8/2011).

[24] Il suffit de suivre le parcours des grands capitalistes pour s'en convaincre. Voir par exemple, celui d'Albert Frère, l'un des plus grands capitalistes belges contemporains.

[25] Braudel se demande aussi comment le capitalisme a triomphé en Occident. Pour lui (Braudel, 2008), le capitalisme exige que soient réunies un certain nombre de conditions sociales et, en particulier :
- une certaine tranquillité de l'ordre social ;
- une certaine neutralité, ou faiblesse, ou complaisance de l'Etat ;
- une hiérarchie sociale (Braudel, 1979b).

C'est ainsi qu'une « économie-monde » européenne va naître dans la seconde moitié du XVe siècle (1450-1640) et va couvrir progressivement l'Amérique (du sud, d'abord; du nord, ensuite), l'Afrique et l'Asie. Elle correspond à une première « mondialisation » de l'économie et va modifier fondamentalement notre perception du monde (appréhension globale grâce à l'apparition des premiers planisphères qui sont tous centrés sur l'Europe).

« L'économie-monde ne met en cause qu'un fragment de l'univers, un morceau de la planète économiquement autonome, capable pour l'essentiel de se suffire à lui-même et auquel ses liaisons et ses échanges intérieurs confèrent une certaine unité organique » (Braudel, 1979c).

Une économie-monde[26] est donc, au départ, « l'économie d'une portion seulement de notre planète dans la mesure où elle forme un tout économique » (Braudel, 2008). Il s'agit d' « une zone spatiale/temporelle qui traverse nombre d'unités politiques et culturelles, et qui constitue une zone intégrée d'activités et d'institutions régies par certaines règles systémiques » (Wallerstein, 2006). Cette zone est :

- économiquement autonome ;
- stable sur la longue durée, dont les limites varient avec une certaine lenteur mais peuvent parfois faire l'objet de ruptures, comme à la suite des Grandes Découvertes de la fin du XVe siècle ou de la chute du Mur de Berlin en 1989 qui a ouvert l'espace occidental au bloc de l'est et à la Chine ;
- ayant toujours comme centre une ville dominante, jadis un Etat-ville, aujourd'hui une capitale économique ; cette ville dominante émerge parmi l'ensemble des villes à vocation internationale, des « villes-mondes » (Braudel, 1979c), sans fin en compétition les unes avec les autres ;
- qui se partage en zones successives :
    - le *cœur*, c'et-à-dire la région qui s'étend autour du centre ; c'est là que se rassemble la splendeur, la richesse, le bonheur de vivre ; c'est « là que se manifestent les hauts prix, les hauts salaires, la banque, les marchandises 'royales', les industries profitables, les agricultures capitalistes; là que se situent le point de départ et le point d'arrivée des longs trafics, l'afflux des métaux précieux, des monnaies fortes et des titres de crédit. (…) Les techniques de pointe sont là aussi, d'ordinaire, et la science fondamentale, les accompagnant, est avec elles » ; ces développements rendent possible une production plus diversifiée et plus élaborée (dans le domaine, par exemple, des vêtements et des soieries) qui demande de hautes qualifications, un long apprentissage et une transmission de connaissances (c'est ce que les économistes appellent des externalités de connaissance au sujet des procédés de fabrication) ; « les 'libertés' se logent aussi dans le cœur, qui ne sont pas entièrement des mythes et pas entièrement des réalités » (Braudel, 2008) ; le cœur est aussi le lieu des échanges culturels (en particulier à la Renaissance) et des interactions religieuses et politiques ;
    - puis les *zones intermédiaires*, autour du pivot central ; le niveau de vie y baisse d'un ton ; « Là, peu de paysans libres, peu d'hommes libres, des échanges imparfaits, des

[26] A ne pas confondre avec l'économie mondiale qui est l'économie du monde prise en son entier.

organisations bancaires et financières incomplètes, tenues souvent du dehors, des industries relativement traditionnelles » (Braudel, 2008) ;

- enfin, de très larges « *marges* qui, dans la division du travail qui caractérise l'économie-monde, se trouvent subordonnées et dépendantes, plus que participantes » (Braudel, 2008).

En fait, comme l'explique Braudel, le capitalisme vit de cet étagement : les zones externes nourrissent les zones médianes, et surtout les centrales, dans une dépendance réciproque mais très fortement inégalitaire. « C'est tout de même, dit-il, l'Europe occidentale qui a transféré et comme réinventé l'esclavage à l'antique dans le cadre du Nouveau Monde et qui, par les exigences de son économie, a 'induit' le second servage dans l'Europe de l'Est » (Braudel, 2008).

Braudel, et à sa suite d'autres auteurs comme l'essayiste Jacques Attali (Attali, 2006), propose une périodisation des changements de centre, des *décentrages* de l'économie-monde née au XVe siècle en Europe. « Une ville devient 'coeur' si sa classe créative y est mieux à même qu'aucune autre de réunir les moyens de transformer un nouveau service en produit industriel. Pour cela, elle doit maîtriser le capital, fixer les prix, accumuler les profits, tenir en main les salaires, déployer une armée, financer les explorateurs, faire évoluer l'idéologie qui assure son pouvoir. (…) Une forme marchande dure aussi longtemps que le 'cœur' peut réunir assez de richesses pour maîtriser le 'milieu' et la 'périphérie' ; elle s'essouffle quand le 'cœur' doit consacrer trop de ressources pour maintenir la paix intérieure ou pour se protéger d'un ou plusieurs ennemis extérieurs. Forme après forme, chaque 'cœur', ruiné par ses dépenses, laisse la place à un rival. En général, pas un de ceux qui l'attaquent, mais une autre puissance qui s'est occupée, pendant la bataille, de faire naître une autre culture, une autre dynamique de croissance, autour d'une autre classe créative, d'une nouvelle liberté, d'une nouvelle source de surplus, d'une nouvelle technologie d'énergie ou d'information, du remplacement d'un ancien service par un nouvel objet produit en série » (Attali, 2006 : 53-54). Il s'agit en quelque sorte d'une succession d' « espaces-temps » en mutation permanente « dont la construction fait partie intégrante de la réalité sociale que nous analysons » (Wallerstein, 2006).

On admet généralement que les centres successifs de l'économie-monde (les « supervilles », les « villes-cœur », les « villes-monde » ou encore les « world cities » - voir sur ce concept (Friedmann, 1986; Hall, 1966)) qui se développe à partir du XVe siècle en Europe furent (Attali, 2006; Braudel, 1979c)[27]:

- Venise (1350-1500), au cœur de la conquête de l'Orient, comme point de passage obligé des produits d'Orient vers l'Europe du Nord ;
- Anvers (1500-1560) va ensuite dominer par sa capacité à gérer les marchés financiers et à les mettre à son service, mais aussi en tant que premier utilisateur industriel (Plantin-Moretus) d'une innovation technologique majeure venue d'ailleurs : les caractères mobiles de l'imprimerie ;

[27] Les prémices de l'ordre marchand (1200-1350) se trouvent à Bruges et dans les villes hanséatiques.

- Gênes (1560-1610) qui, grâce à sa formidable capacité d'organisation comptable, devient le premier marché financier d'Europe ;
- Amsterdam (1610-1790) où le centre économique de la zone européenne se stabilisera pour presque deux siècles grâce notamment à l'industrialisation d'un bateau exceptionnel, la *flûte*, beaucoup plus rentable que ses devanciers, car il peut être fabriqué en série et fonctionne avec un équipage réduit d'un cinquième.

Et ensuite, pour les périodes ultérieures (cf. infra) :

- Londres (1790-1890) qui va tirer profit de la machine à vapeur pour innover dans l'industrie ; la livre sterling va alors remplacer le florin hollandais et devenir la première monnaie du commerce mondial ;
- Suite à une crise financière et de multiplies faillites bancaires dans la City londonienne, le centre se déplacera ensuite de l'autre côté de l'Atlantique, à Boston d'abord (1890-1929), New York ensuite (1929-1980) et Los Angeles aujourd'hui (1980- ?)

Cette économie-monde ou ce « système-monde », comme l'appelle Immanuel Wallerstein[28], innove sur trois points (Wallerstein, 1980) :

- elle ne s'identifiera jamais avec une entité politique – rêve définitivement condamné par l'échec de l'empire espagnol de Charles-Quint (et, plus tard, par ceux de Napoléon et d'Hitler) – et sa cohésion restera assurée, avant tout, par des liens économiques ;
- elle invente de nouvelles formes d'appropriation, par le biais d'un marché mondial des surplus et des progrès de productivité réalisés dans l'agriculture, puis plus tard dans l'industrie ;
- elle réalise une triple mutation, qui fonde son dynamisme ultérieur :
    - une expansion géographique, amorcée par les découvertes portugaises et espagnoles, en partie sur le mode de la métrique réticulaire (en archipel : « comptoirs commerciaux » dans des ports clés...) ;
    - une division internationale du travail[29], qui soumet aux besoins et au capital des pays du centre les hommes et les ressources des régions périphériques (création de la distinction entre centre et périphérie basée sur une métrique territoriale[30]; retour de l'esclavagisme);

[28] Fernand Braudel et Immanuel Wallerstein (sociologue américain, né en 1930), son contemporain, sont largement sur la même longueur d'ondes. Ils développent tous les deux une démarche que certains qualifient de « holiste », en cherchant à mettre au jour les structures de fonctionnement fondamentales (en l'occurrence, de l'économie-monde) qui transcendent les unités politiques et culturelles et les cycles que ces structures traversent (cycles économiques, cycles d'hégémonie politique…) sur la longue durée. Braudel affirme que ce qui le distinguerait de Wallerstein (Braudel, 2008), c'est que, pour ce dernier, il n'y aurait d'autre économie-monde que celle née en Europe au XVe siècle, tandis que Braudel estime que, dès l'Antiquité, le monde a été divisé en zones économiques plus ou moins centralisées ; pour lui, plusieurs économies-mondes ont coexisté. Wallerstein semble avoir évolué sur ce point puisque, dans un ouvrage ultérieur, il écrit que l'économie-monde moderne n'est « pas la toute première économie-monde, mais la première à durer en tant que telle aussi longtemps et à se développer précisément en devenant intégralement capitaliste » (Wallerstein, 2006 : 34). Ils sont donc d'accord pour dire que l'économie-monde qui se construit au XVe siècle à partir de l'expansion européenne a été la matrice du capitalisme européen, puis mondial.

[29] Appelée aussi division « axiale » du travail pour appuyer l'idée selon laquelle ce qui fait « tenir » l'économie-monde capitaliste est un axe invisible qui unit les procès de production centraux et périphériques.

[30] Comme le souligne Wallerstein lui-même, le couple centre-périphérie est un concept *relationnel*. Il introduit les analyses des géographes qui tenteront d'analyser l'intensité et la nature des relations qui se nouent entre villes à l'ère de la mondialisation contemporaine.

- la création progressive, dans ces mêmes pays du centre, d'Etats forts, servis par une bureaucratie nombreuse et efficace[31] et articulés dans un système inter-étatique.

C'est ainsi que les villes européennes, actives dans cette économie-monde, prospérèrent au gré de leurs relations avec les villes-cœur et malgré les limitations imposées par l'Eglise catholique au prêt d'argent et au rôle des banques. « Villes et monnaies sont à la fois des moteurs et des indicateurs; elles provoquent, elles signalent le changement. Elles en sont aussi la conséquence » (Braudel, 2008).

L'émergence du capitalisme et son extension à l'économie-monde européenne, organisée autour de villes-cœur et d'une partition en trois zones, constituent une transformation majeure pour le phénomène d'urbanisation qui aura des conséquences importantes pour l'avenir, même si cela n'a pas conduit encore à une croissance massive de la population, et de la population urbaine en particulier.

Prenons l'exemple d'Amsterdam : « vers 1650, pour prendre un repère, le centre du Monde, c'est la minuscule Hollande ou, mieux, Amsterdam. Les zones intermédiaires, les zones secondes, sont le reste de l'Europe très active, c'est-à-dire les pays de la Baltique, de la mer du Nord, l'Angleterre, l'Allemagne du Rhin et de l'Elbe, la France, le Portugal, l'Espagne, l'Italie au nord de Rome. Les régions marginales sont, au nord, l'Écosse, l'Irlande, la Scandinavie, toute l'Europe à l'est d'une ligne Hambourg-Venise, l'Italie au sud de Rome (Naples, la Sicile) ; enfin, au-delà de l'Atlantique, l'Amérique européanisée, marge par excellence. Si nous exceptons le Canada et les colonies anglaises d'Amérique à leurs débuts, le Nouveau Monde est, en son entier, sous le signe de l'esclavage. De même, la marge de l'Europe centrale, jusqu'à la Pologne et au-delà, c'est la zone du second servage, càd d'un servage qui, après avoir à peu près disparu comme en Occident, y a été rétabli au XVIe siècle » (Braudel, 2008).

Dans les villes du centre, comme le souligne Mumford, la Bourse, la Banque nationale et la Chambre de commerce devinrent les grandes cathédrales du capitalisme naissant, à côté des palais et maisons des riches négociants. Dans les villes portuaires, peu à peu des docks, des entrepôts et des installations portuaires furent construits et des canaux creusés, mais « on ne peut qu'être frappé, à la lecture de documents historiques antérieur au XIXe siècle, par la faiblesse de l'équipement technique des grandes cités commerciales. (…) On remarquera le contraste saisissant qui existe entre l'esprit inventif du capitalisme naissant (…) et la pauvreté des modifications structurelles que l'on a pu constater dans les nouveaux quartiers commerçants de la cité. La raison en est sans doute que les banquiers et marchands étaient intéressés avant tout par la possibilité d'un rapport immédiat et qu'ils répugnaient à effectuer de grands travaux d'intérêt collectif, par crainte que leurs concurrents puissent en tirer bénéfice autant ou plus qu'eux mêmes » (Mumford, 2011). Pour cet auteur, l'organisation et la beauté de certaines villes, telles Amsterdam ou Venise, font figure d'exception.

[31] « Il ne pouvait y avoir de comptabilité commerciale sans employés de bureau; une armée de clercs appointés tenaient les livres, répondaient au courrier, ou même fournissaient au commerçant tous les renseignements qui pouvaient lui être nécessaires pour tirer bénéfice avant ses concurrents des conditions changeantes du marché » (Mumford, 2011).

Dans la périphérie, les villes sont essentiellement portuaires (ex. Goa, Macao, Salvador de Bahia...) et ont pour fonction de drainer les richesses de l'arrière-pays. Chacune occupe une niche dans l'économie marchande européenne (par exemple, Malacca était le centre de distribution des épices d'Insulinde : poivre, clous de girofle, etc.).

Ainsi, aux Etats-Unis, au cours de la période coloniale (1630-1812), Boston était le centre du ravitaillement colonial, Newport était spécialisé dans la construction navale et le commerce des esclaves, New York dans le commerce de la farine et des fourrures, Philadelphie dans la viande, le blé et le bois, Charleston dans le riz et l'indigo, etc. Les quais et les entrepôts, les compagnies commerciales et d'assurance constituaient le centre du développement urbain. A l'arrière, les maisons des marchands et les bureaux de comptabilité. Plus loin, les premiers quartiers résidentiels pour les colons et leurs familles. Certaines villes comme Philadelphie, New York ou Boston restent de grands centres aujourd'hui mais la plupart des autres, comme Newburyport ou Southwark ne se sont jamais développés en centres métropolitains (Gottdiener et Hutchison, 2006).

Aux Etats-Unis, l'héritage de la dépendance coloniale a été multiple (Gottdiener et Hutchison, 2006):

- l'absence de gouvernement autonome et le manque concomitant de responsabilité politique parmi les citoyens des villes a alimenté à la fois la ferveur révolutionnaire et une culture du « laissez-faire » qui a donné lieu au « *privatisme* » qui caractérise encore les villes américaines aujourd'hui ; le privatisme fait référence à la culture civique qui consiste, plutôt que de prendre en compte l'intérêt collectif, de privilégier la poursuite des intérêts privés ; au contraire des citoyens d'Athènes, par exemple, qui devaient reconnaissance à la ville qui leur avaient donné naissance, les résidents des colonies américaines n'étaient pas responsables à l'égard de la ville mais uniquement à l'égard du pouvoir colonial ;
- l'absence de droits économiques indépendants pour les villes (comme l'octroi, contribution perçue jusqu'au XIXe siècle par les municipalités européennes à l'importation de marchandises sur leur territoire), jointe à la culture du privatisme, explique la faiblesse des gouvernements urbains aujourd'hui encore ;
- l'absence d'enceintes autour des villes américaines a facilité l'étalement urbain ;
- le développement foncier comme source d'enrichissement économique, associant de près développeurs privés et autorités politiques, est, depuis le début, au cœur du développement du territoire américain.

III. L'INDUSTRIALISATION ET L'EXPLOSION URBAINE

La « révolution industrielle », démarrée en Angleterre dans le courant de la deuxième moitié du XVIIIe siècle, a, à partir du milieu du XIXe siècle, accéléré brutalement la croissance urbaine en Europe occidentale et aux Etats-Unis[32]. L'accroissement de la population urbaine à cette époque est sans doute le phénomène spatial le plus marquant de l'histoire. En Europe, la part de la population vivant en ville est passée de 12% en 1800 à près de 20% en 1850 pour atteindre 38% en 1900, 51% en 1950 et près de 80% aujourd'hui.

On assiste alors à un double mouvement d'augmentation radicale de la population urbanisée et d'explosion démographique, d'autre part. Alors que, jusque-là, la démographie était faite de flux et de reflux (au gré des guerres, des famines et des épidémies), depuis le XVIIIe siècle, « le nombre des hommes n'a cessé d'augmenter, il n'y a plus eu de coup d'arrêt, de renversement du mouvement. Peut-il surgir demain un tel renversement ? » (Braudel, 2008)[33].

Tableau 1 : Variation annuelle de la population urbaine et taux d'urbanisation en Europe

[32] Christian Vandermotten, cité précédemment, s'est inspiré notamment de l'approche de l'économiste russe N.D. Kondratieff (1892-1938) pour mettre en évidence l'existence d'ondes longues dans le développement économique depuis le début de la révolution industrielle. Ces ondes ont une périodicité d'environ 50 ans et se partagent en phases A de « mise en œuvre industrielle de faisceaux d'innovations technologiques majeures » et en phases B caractérisées « par des surcapacités de production, dans le secteur tant des biens de consommation que des biens d'équipement » (Vandermotten et Marissal, 2004). On se rapportera à cet ouvrage pour une analyse plus fouillée du développement industriel, principalement en Europe occidentale, des origines à nos jours. Notre périodisation ne correspond pas exactement à celle de C. Vandermotten car elle vise avant tout à rendre compte des grandes transformations urbaines et voit plutôt les « phases B » comme annonciatrices d'un nouveau Kontradieff (et les inclut dès lors dans celui-ci).

[33] L'Angleterre, d'où partit la révolution industrielle, passera, d'après les estimations, de 5.835.000 habitants en 1700, à plus de 6 millions en 1730, 6.665.000 en 1760, puis, le mouvement s'accélérant, 8.216.000 en 1790, 12 millions en 1820 et près de 18 millions en 1850. Un des facteurs explicatifs est que l'exode rural et l'emploi industriel favorisent les mariages précoces, accélérateurs de la progression démographique (la cause à la promiscuité et/ou au mariage comme refuge pour faire face à l'anomie inhérente - cf. infra - à la ville industrielle ?). L'essentiel de cette progression démographique se passe en effet dans les zones industrielles, au détriment des campagnes.

sans la Russie (1750-1980)

Dates	Variation annuelle en %	Taux d'urbanisation en %
1750	0,3	12,2
1800	0,5	12,1
1850	**1,5**	**18,9**
1880	2,1	29,3
1900	2,1	37,9
1910	1,6	40,8
1930	1,1	47,9
1950	0,8	50,7
1970	1,9	63,7
1980	1,1	66,7

Population urbaine : celle qui vit dans des agglomérations de plus de 5 000 habitants ; les marges d'erreur sont importantes.

Source : Bairoch (1985, 282).

III.1. La première révolution industrielle et la ville-usine (1780-1870)

III.1.1. Origine et nature de la 1ère révolution industrielle

Bien sûr, si l'on entend l'industrialisation comme étant la fabrication de biens manufacturés à l'aide de machines, ce phénomène a travaillé les sociétés humaines depuis longtemps mais, ce que l'on va appeler la « révolution industrielle » et qui va se produire en Angleterre à partir du XVIIIe siècle frappe par son ampleur et par le fait qu'elle « met tout en cause, société, économie, structures politiques, opinion publique, et tout le reste » (Braudel, 1979c). C'est bien à un autre type de société auquel on aura dorénavant affaire, à savoir un « système social dont le mode de production se focalise *principalement* sur des biens finis manufacturés avec l'aide de machines » (Johnson, 1995 : entrée « industrial society and industrialization)[34].

Ce n'est pas notre propos ici d'analyser dans le détail les éléments – événements vifs et processus lent – qui ont conduit à la première révolution industrielle. Citons simplement la conjonction :

- de gains de productivité importants dans l'agriculture qui « ne dérivent pas tant de la machine ou de cultures miracles, que de nouvelles formes de l'utilisation des sols, de répétition des labours, de rotations des cultures qui visent à la fois à éliminer les jachères et à promouvoir l'élevage, source utile d'engrais, donc à éviter l'épuisement des sols, d'une attention à la sélection des semences et des races ovines et bovines, d'une agriculture spécialisée augmentant ses rendements » (Braudel, 1979c) ; ces gains de

[34] La sociologie, comme d'autres disciplines, fonctionne beaucoup à l'aide de paradigmes conceptuels ou classificatoires (Boudon et Bourricaud, 1982, entrée : théorie) qui se présentent « sous la forme d'une opposition entre concepts dont on admet qu'elle a la vertu de capter des différences et distinctions fondamentales à tous les niveaux d'analyse auxquels le sociologue peut être amené à se situer » (p. 564).

productivité vont libérer de la main-d'œuvre et offrir des moyens de subsistance pour une population urbaine plus nombreuse travaillant dans l'industrie ;

- de la mécanisation (grâce notamment aux machines d'Arkwright et de Crampton[35]) du filage et du tissage du coton, concurrençant la production artisanale indienne et finançant pour partie les nouvelles industries ;
- d'une nouvelle source d'énergie, la vapeur, et d'un nouveau combustible, le charbon, qui remplacera progressivement le charbon de bois utilisé dans les premières fonderies.

La plupart des historiens sont aujourd'hui d'accord pour souligner le poids prédominant de l'économique sur le technique lors de la révolution industrielle (par exemple, la nécessité, pour les capitalistes anglais, de reprendre le dessus sur l'industrie cotonnière indienne). D'une manière plus générale, l'invention technique est régulièrement « en avance sur la capacité industrielle, mais, de ce fait même, elle tombe souvent dans le vide » (Braudel, 1979c). L'application technique effective doit alors attendre d'être sollicitée pour éventuellement intervenir dans la vie économique et jouer son rôle d'accélérateur de changement[36].

III.1.2. Transformations du territoire et nouveaux modes d'urbanisation

Alors que, jusque-là, la population et la richesse étaient concentrées dans le sud de l'Angleterre, la 1re révolution industrielle va modifier considérablement la géographie économique de ce pays. L'avènement de la vapeur, en particulier, en libérant l'industrie métallurgique du voisinage obligatoire des cours d'eau, va être un des éléments qui va contribuer à ouvrir de nouvelles régions à la métallurgie, par exemple le Black Country, dans le Staffordshire (au sud de Manchester), région riche en minerai de fer et en charbon. L'Angleterre du Nord-Ouest va rejoindre le centre.

Au début donc, « les usines qui ont de gros besoins en énergie et matières premières pondéreuses se localisent à proximité des gisements et/ou dans des villes proches de ces gisements, souvent en dehors des centres de production traditionnels » (Huriot et Bourdeau-Lepage, 2009). Avec la faiblesse des salaires en milieu rural et le fait qu'une main-d'œuvre qualifiée n'était pas nécessaire, l'industrialisation se fait dans des villages ou petites villes minières et parfois même dans des villes entièrement nouvelles. Les travailleurs, venus des campagnes où la surpopulation était notoire, vont se concentrer autour de ces nouveaux centres de production. « Dorénavant, l'industrie, parce qu'elle a besoin d'une main-d'œuvre abondante qu'elle emploie sans relâche, est assujettie à la présence de collectivités : soit qu'elle s'établisse à la ville, soit qu'elle crée la ville en suscitant des rassemblements d'hommes. Dans l'un et l'autre cas, il y a désormais corrélation entre la ville et l'industrie, soulignée par la concordance entre les taux d'industrialisation régionale ou nationale et les taux de croissance des villes» (Rémond, 1974), même si cette corrélation ne pourra pas être érigée en loi générale.

---

[35] Machines n'utilisant pas encore la vapeur mais la force hydraulique.

[36] C'est vrai encore actuellement : il y a fort à parier que l'une ou l'autre technique dont le principe est déjà acquis aujourd'hui (par exemple, pour motoriser les automobiles à l'aide d'énergies alternatives au pétrole), s'imposera demain dans l'industrie, peut-être après des dizaines d'années de latence relative.

Les déstructurations et restructurations sociales qui vont accompagner la croissance industrielle vont considérablement renouveler la division du travail qui avait cours jusque-là, écartant des tâches anciennes et en en créant de nouvelles. C'est ainsi que la 1re révolution industrielle va progressivement mettre fin au « putting out system », généralisé à travers l'Europe et qui permettait au capitalisme marchand de récupérer un surplus de main-d'œuvre rurale à bon marché. « L'artisan des campagnes travaillait dans sa maison, aidé par sa famille, tout en conservant un champ et quelques bêtes. La matière première, laine, lin, coton, lui était fournie par le marchand urbain qui le contrôlait, recevant le travail fini ou demi-fini et en réglant le montant. Le 'putting out system' mêle ainsi la ville et la campagne, l'artisanat et l'activité rurale, le travail industriel et l'activité familiale (…). C'est pour l'artisan un certain équilibre de vie, sinon la tranquillité; pour l'entrepreneur, c'est la possibilité de limiter ses coûts en capital fixe et, plus encore, de mieux supporter les pannes trop fréquentes de la demande : les ventes se ralentissent, il diminue ses commandes et restreint l'emploi; à la limite, il le suspend. Dans une économie où c'est la demande, non l'offre, qui restreint la production industrielle, le travail à domicile donne à cette dernière l'élasticité nécessaire » (Braudel, 1979c). L'usine, avec ses moyens mécaniques, va faire triompher la solution manufacturière.

C'est ainsi qu'en Angleterre, un chapelet de gros centres urbains (Leeds, Sheffield, Birmingham, Manchester, Liverpool…) va se constituer rapidement à partir de la deuxième moitié du XVIIIe siècle. À Manchester, par exemple, la ville du coton, la population est multipliée par dix entre 1760 et 1830, passant de 17.000 à 180.000 habitants.

L'amélioration de la capacité et de la vitesse du transport de marchandises (mais aussi de l'information, avec l'invention du télégraphe), et dès lors la réduction de son coût, va grandement contribuer aussi à la prospérité et à la croissance de l'économie anglaise. La circulation des marchandises sera facilitée en Angleterre par le cabotage de port en port mais aussi par l'usage d'un certain nombre de rivières navigables ou rendues navigables, complétées par un impressionnant réseau de canaux. Le creusement de ceux-ci commença en 1755 avec le canal latéral à la rivière Mersey, suivi de près par le célèbre canal du duc de Bridgewater reliant Manchester aux mines de charbon proches de Worsley. Enfin, le réseau de transport était complété, outre par quelques routes nouvelles (construites selon des techniques simples qui n'innovaient guère par rapport aux voies romaines), par les premiers rails où les wagons étaient tractés par des chevaux, préfigurant le chemin de fer dont la première locomotive à vapeur apparaîtra en 1814. Très vite (à partir de 1840 environ), la révolution industrielle s'exporta sur le continent en Belgique, en France, en Allemagne…, avant de franchir l'Atlantique pour se diffuser aux Etats-Unis. Dans tous ces pays, les mêmes phénomènes s'observèrent.

III.1.3. La « ville-usine » et ses conditions de vie[37]

Revenons sur la première ville industrielle, pour en préciser la forme, d'abord, les conditions de vie, ensuite.

[37] Pour une illustration, voir le film de Stijn Coninx, Daens, Belgique (1992 min).

En ce qui concerne la ***forme***, on peut dire que la mine, l'usine et les voies ferrées étaient les trois éléments générateurs de la nouvelle cité industrielle. « L'utilisation de la puissance énergétique de la vapeur exigeait des installations importantes au voisinage immédiat de la centrale motrice et dans un rayon maximal de quatre cents mètres. L'énergie était transmise à chaque métier ou à chaque machine au moyen de courroies ou d'engrenages; et la source d'énergie était d'autant plus efficacement exploitée que les installations autour d'elle étaient plus denses. L'industrie tendit alors au gigantisme » (Mumford, 2011). « La ville elle-même n'était plus qu'un agrégat de fragments de territoire dévasté, aux formes étranges, essaimé dans les intervalles des voies ferrées, des usines, des entrepôts et des décharges. (…) Le plus souvent les chemins de fer étaient admis, voire invités à pénétrer jusqu'au cœur de l'agglomération, y déployant leurs voies et leurs gares de triage, les hangars et les dépôts » (Mumford, 2011), coupant la ville[38], quand les usines ne cherchaient pas à s'implanter le long des voies ferrées ou à proximité des embranchements. On peut parler de « ville-usine » pour décrire les agglomérats issus de la révolution industrielle ou de « Coketown » (terme repris par Lewis Mumford à Charles Dickens dans son livre *Les temps difficiles*), ou encore de ville paléotechnique[39] (Mumford, 2011). Durant toute cette période, les cités « affectaient l'aspect désordonné et bouleversé d'un champ de bataille » (Mumford, 2011), non seulement parce que morts et invalides y étaient presque aussi nombreux chez les travailleurs que lors d'une bataille sanglante, mais parce que l'aménagement de l'espace y était complètement anarchique et que résidus et déchets s'y accumulaient sans vergogne.

La nouvelle division du travail, qui urbanise la société ouvrière, va modifier considérablement les *conditions de vie* des travailleurs (Neuville, 1976; Neuville, 1980) : les pauvres vont s'éloigner de leurs campagnes où ils bénéficiaient de l'appoint de leur potager et de leur poulailler. Pour eux, travailler à l'usine, c'est changer complètement de vie, manger peu et manger mal, obéir à des contremaîtres rarement aimables, accepter des horaires fixes et des conditions de travail pénibles et dangereuses. C'est devenir étranger à sa propre existence, ce que Smelser a appelé le drame de l'arrachement (Smelser, 1959). Il faudra des années avant de recréer des solidarités (sociétés amicales, banques populaires, et – plus tard – syndicats).

D'une façon générale, on peut dire que les conditions de logement étaient bien pires dans la ville industrielle qu'elles ne l'étaient aux périodes précédentes :

- souvent, une famille entière logeait dans une seule pièce ; de trois à huit personnes dormaient dans le même lit ;
- une part significative de la population (de l'ordre d'un sixième) habitait dans des sous-sols;
- les lieux d'aisance étaient quasi inexistants et il n'y avait pas d'égout ;
- on se débarrassait des déchets en les jetant dans la rue où des porcs erraient parmi les immondices ;

[38] Les vestiges de cet usage utilitariste de l'espace sont encore visibles aujourd'hui (voir, par exemple, Schaerbeek Formation). Au XXe siècle, l'automobile a eu le même genre d'emprise sur le territoire et a produit des coupures urbaines analogues.

[39] Paléotechnique signifie « qui est relatif à la première révolution industrielle ».

- la pénurie d'eau en général, et d'eau potable en particulier, était très importante au point qu'il était quasi impossible de se laver (sans parler des vêtements et des lieux de vie) ;
- même les maisons bourgeoises souffraient de sous-équipement et de l'environnement dégradé.

De plus, la ville était sombre, en raison de l'épaisse couche de fumée qui émanait des cheminées d'usine, et l'air malsain. Le bruit était omniprésent. Aucune activité artistique, culturelle ou scientifique n'avait cours en dehors des capitales.

Les conséquences négatives de cette situation sur la santé furent multiples et fréquentes : dégénérescences organiques (rachitisme, déformation des organes et du squelette, etc.), maladies de la peau dues au manque d'hygiène, tuberculose endémique, maladies sexuellement transmissibles, etc.[40] Les taux de mortalité infantile furent en croissance tout au long du XIXe siècle. « En 1810, par exemple, dans la cité de New York, ce taux était de 120 à 145 pour 1 000 enfants nés vivants. Il s'élevait à 180 pour 1 000 en 1850, à 220 en 1860, et 240 en 1870 » (Mumford, 2011).

Friedrich Engels (1820-1895), auteur avec Karl Marx de « L'idéologie allemande » et du « Manifeste du parti communiste », estime dans « La condition de la classe laborieuse en Angleterre » (1845) que la ville industrielle, comme Manchester qu'il prend pour exemple privilégié, est la meilleure place pour étudier les aspects généraux du capitalisme comme système social, tout comme l'entreprise est la meilleure place pour étudier en détail la relation entre le capital et le travail. Dans l'espace urbain, note-t-il, il y a plusieurs aspects du capitalisme qui sont à l'œuvre :

- la « double tendance » à la concentration à la fois du capital et du travail (ce qui rend la production industrielle plus facile grâce à la grande échelle et à la proximité du capital et du travail) ;
- la tendance du capitalisme, s'il n'est pas régulé par l'Etat, à produire un chaos spatial multipliant les minicentres (contrairement à la centralité soulignée par Burgess) ;
- la tendance du capitalisme à produire de la ségrégation spatiale (séparation des classes dans l'habitat) aux antipodes de la ville du moyen-âge ;
- l'importance pour l'avenir du système capitaliste de promouvoir de bonnes conditions de vie en dehors du travail pour la reproduction de la force de travail.

Dans un premier temps, les initiatives pour faire face à cette situation désastreuse sont essentiellement d'ordre privé et relève de ce qu'on a appelé le « paternalisme social » : des patrons, soucieux de s'assurer une main-d'œuvre capable de répondre aux exigences du travail en charbonnage ou en usine, vont veiller à la « reproduction de la force de travail », comme disent les marxistes, en leur fournissant logement et équipements de base. Les relations entre employeurs et employés sont de type familial. Le patron prend en charge l'ouvrier et assume l'autorité comme un père à l'égard de ses enfants. Il est responsable de leur bien-être en contrepartie de quoi ils lui doivent respect et obéissance.

[40] Sans parler bien sûr des maladies et des accidents professionnels.

III.1.4. Continuité du capitalisme

L'avènement de la société industrielle, en Europe d'abord, aux Etats-Unis très rapidement ensuite, est intimement lié à celui du *capitalisme industriel*, même si ce lien est avant tout historique et qu'analytiquement, on pourrait séparer capitalisme et socialisme, d'une part, et industrialisme, d'autre part (Johnson, 1995). Le capitalisme industriel se développe dans le prolongement du capitalisme marchand, sans s'en départir pour autant. Une part croissante de la richesse provient dorénavant de la production industrielle (voir l'apparition des nouvelles valeurs boursières à la Stock Exchange de Londres et le fait qu'en 1825, pour la première fois dans l'histoire, la valeur ajoutée industrielle d'un pays – l'Angleterre, bien avant les autres – dépasse celle de son agriculture[41]). Mais la révolution anglaise « aurait certainement pas été ce qu'elle fut sans les circonstances qui firent alors de l'Angleterre, pratiquement, la maîtresse incontestée du vaste monde. La Révolution française et les guerres napoléoniennes, on le sait, y ont largement contribué. Et si le *boom du coton* s'est largement, longuement, mis en place, c'est que le moteur a été, sans cesse, relancé par l'ouverture de marchés nouveaux : l'Amérique portugaise, l'Amérique espagnole, l'Empire turc, les Indes... Le monde a été le complice efficace, sans le vouloir, de la Révolution anglaise » (Braudel, 2008). Capitalisme industriel, marchand et financier (la livre anglaise a remplacé le florin hollandais et est devenue la première monnaie du commerce mondial) coexistent donc et se soutiennent mutuellement tout au long de cette période.

III.1.5. Absence de lien automatique entre urbanisation et industrialisation

Il faut souligner que beaucoup de villes du Tiers-Monde aujourd'hui connaissent un énorme exode rural (suite à la pauvreté rurale extrême) vers les villes, sans qu'y prenne place pour autant un processus d'industrialisation aussi marqué qu'en Europe et aux Etats-Unis au XIXe siècle. Autrement dit, ce qu'ont connu l'Europe et les USA à cette époque est « un cas particulièrement saisissant de causalité réciproque : la croissance des villes constituait un appel d'air (le besoin de main-d'œuvre accompagnant l'explosion du capitalisme industriel) et l'afflux d'une masse disponible [exode rural] permit cette croissance même » (Rémond, 1974). Cette causalité réciproque entre industrialisation et urbanisation est un cas unique qui, pendant longtemps, n'est pas reproduit dans les pays du tiers-monde où l'urbanisation s'est faite pratiquement sans développement. Cette observation tend toutefois à être mise à mal aujourd'hui avec le développement des « pays émergents » (Chine, Inde, Brésil...).

[41] D'après J. Attali (2006)

Tableau 2 : Industrialisation-urbanisation, pays développés et Tiers-Monde (1800-1980)

	Pays développés (sans le Japon)			Tiers-Monde (à économie de marché)		
	% emploi industriel	PNB /hab.	Taux urbanisation	% emploi industriel	PNB /hab.	Taux urbanisation
1800	10	200	10	10	170	9
1850	15	300	16	9	160	9
1880	17	425	24	8	165	9
1900	19	475	31	9	170	10
1910	20	650	34	9	185	10
1920	21	625	37	9	190	12
1930	21	835	40	9	200	13
1950	24	1125	47	8	220	18
1960	27	1 515	54	9	260	22
1970	29	2 240	61	11	310	26
1980	29	2 920	64	13	375	32

Population urbaine : population vivant dans des agglomérations de plus de 5 000 habitants ; PNB en US$ 1960.

Source : d'après Bairoch (1985, 587 et 591).

III.2. La 2ème révolution industrielle et l'extension urbaine (1870-1920)

III.2.1. Essor des villes et mise en place des conditions de leur extension

Un des développements essentiels de la première révolution industrielle – le chemin de fer – se fait attendre jusqu'au début du XIXe. Vers 1870, l'Europe possède environ 90.000 km de voies ferrées. La chute des coûts de transport est radicale. En un siècle, ceux-ci vont être divisés par quinze. L'industrie peut s'éloigner des mines et revenir en ville et structurer son organisation.

A partir des années 1870, deux séries de changements vont marquer la 2e révolution industrielle :

Développement de l'électricité et invention du moteur à explosion

Grâce à ces innovations, les coûts de déplacements intra-urbains cette fois, obstacles à l'extension urbaine, vont chuter. Va apparaître aussi la possibilité de construire en hauteur (grâce à l'ascenseur). Avec l' « urbanisation » du chemin de fer via des lignes de tramway de banlieue et, plus tard (surtout après la 2e guerre mondiale en Europe), le boom automobile, c'est le coup d'envoi à l'étalement urbain et à la dispersion de l'habitat, de même qu'à une séparation entre lieu de résidence et lieu de travail. L'invention de la machine à écrire, de l'ascenseur, de la télégraphie et du téléphone va permettre, quant à elle, une nouvelle organisation des activités de bureau et à une multiplication de celles-ci.

Mais la technologie n'a pas causé l'explosion de l'urbanisation : elle fut le moyen de sa croissance à un moment où le développement de l'industrie exigeait une plus grande mobilité des travailleurs et des marchandises.

Changement dans l'organisation de la firme

Apparition des premières sociétés par actions à responsabilité limitée –> les propriétaires et les dirigeants ne sont plus nécessairement les mêmes personnes; la responsabilité est partagée entre les deux groupes.

Le capitalisme industriel va poursuivre son œuvre de transformation radicale de la nature des relations sociales :

- aidé par l'avènement des Etats-nations, le capitalisme va se généraliser à l'ensemble de la société ; le principe de la propriété privée est consacré et de nouveaux pans de la société sont « marchandisés » :
    - la terre, qui était aux mains de la noblesse et de l'Eglise, devient progressivement disponible à la vente pour tout qui a de l'argent (constitution d'un marché immobilier);
    - le travail est devenu lui aussi une marchandise sur le « marché du travail » avec l'abolition des relations féodales de dépendance et de réciprocité;
    - ce processus de « marchandisation » est encore à l'œuvre aujourd'hui dans un système capitaliste toujours à la recherche de nouveaux débouchés (où, comme disent les marxistes, il y a « baisse tendancielle du taux de profit ») : ex. la prise de contrôle, dans les années 1980, d'une partie des medias audio-visuels, à l'origine publics, par des entrepreneurs privés ; plus récemment, les services et l'éducation – cf. la directive Bolkenstein...
- les emplois deviennent de plus en plus spécialisés (division technique du travail) et la division sociale du travail s'accroît (ex. division entre travail manuel et intellectuel) ; on assiste à une séparation claire et une opposition de plus en plus nette entre travailleurs et capitalistes, mais les conditions de vie restent déplorables pour la « classe laborieuse » et la pauvreté très grande;
- le temps est structuré quasi exclusivement par le travail.

La transformation de l'expérience urbaine selon Georg Simmel (1858-1918)

On reprend ici l'exemple de Hans du nom d'emprunt donné par Gottdiener et Hutchison (Gottdiener et Hutchison, 2006 : 46) à un paysan devenu travailleur industriel pour concrétiser l'expérience urbaine et la modernité (cf. infra) décrites par Georg Simmel (Simmel, 1903). Cet auteur a influencé un grand nombre de ses contemporains, notamment les sociologues de l'Ecole de – voir en particulier la vaste étude de William I. Thomas et Florian Znaniecki (Thomas et Znaniecki, 1918) consacrée au paysan polonais ayant migré à Chicago et publiée en cinq volumes parus entre 1918 et 1920.

Paysan bavarois, Hans vit dans un village rural rythmé par l'agriculture et la nature (il se lève avec le coq...) et ses contacts sont essentiellement familiaux (famille immédiate et étendue). Il dispose d'un réseau de personnes qu'il connaît bien et qui le connaissent bien.

Autrement dit, il vit dans le modèle de la société traditionnelle.

Suite à la perte de sa ferme et de sa famille dans un incendie tragique, Hans va à Berlin pour commencer une nouvelle vie et devient un travailleur industriel. Simmel ignore le domaine de l'usine et se focalise sur le contexte urbain. Dans un premier temps, Hans est paralysé par l' « excès de stimulation nerveuse » que lui procure la ville par son trafic, son animation, etc. (cf. L'aurore). Seul et dans un état proche de l'anomie, il se doit de réagir et il le fera de manière défensive :

- *développement d'un filtre, d'une attitude de « blasé » (« incapacité de réagir à de nouvelles excitations avec une énergie de même intensité »), de « réserve » émotionnelle et d'indifférence (plutôt qu'une attention aux moindres détails de l'environnement);*
- *réduction de la qualité de ses facultés à la quantité de son temps de travail (il investit dans son travail l'équivalent d'une somme d'argent, ni plus ni moins ;*
- *transformation de sa perception du monde : celui-ci devient un monde de pur échange monétaire dans (« time is money ») et hors travail (où il devient un consommateur anonyme);*
- *introduction du calcul rationnel dans sa vie quotidienne comme dans la production (tendance à l'abstraction qui favorise le développement des facultés intellectuelles au détriment de l'affectivité et des relations humaines).*

Hans est entré dans la société moderne, dominé par le temps de la montre. Cette société lui offre toutefois une grande liberté individuelle et la possibilité de se créer sa propre individualité, en se distinguant des autres.

Ce n'est pas que l'urbanisation galopante qui sera frappante à cette époque mais aussi la concentration urbaine. Ainsi, d'après Bairoch, on passera, dans les pays développés à 28 villes de plus de 100.000 habitants en 1800 à près de 200 cent ans plus tard.

L'appel de main-d'œuvre reste très important et conduit à un brassage de populations d'une ampleur jamais connue jusque là :

- Etats-Unis (*illustration* : le film « Gangs of New York » de Martin Scorcese) : entre 1800 et 1925, plus de 40 millions de migrants entrèrent aux Etats-Unis (dont 17 millions, rien qu'entre 1846 et 1900), des îles britanniques et d'Afrique comme esclaves, d'abord, d'Allemagne, de Scandinavie, d'Europe centrale et orientale, et de Chine, ensuite ; des villes comme New York, Chicago, Philadelphie et Boston furent des lieux d'accueil et d'orientation pour ces migrants avant qu'ils trouvent leur chemin à l'intérieur du pays;
- Belgique (ex. Molenbeek) : exode rural et « immigration intérieure » (en provenance de Flandre), suite notamment aux famines de 1860.

Parmi les villes en extension, les villes-capitales connaissent un développement particulièrement important. « Ces capitales d'État bénéficient à la fois de la consolidation des

Etats, de la nationalisation de la vie politique, du renforcement des capacités de contrôle des États et donc des bureaucraties ainsi que du développement industriel. Elles accaparent une grande partie des flux migratoires constituant ainsi des réserves de main-d'œuvre considérables. Sous la houlette des États, elles sont les premières bénéficiaires de la révolution des transports, tramway d'un côté, réseau routier et ferroviaires de l'autre (…) Soucieux d'hygiène et de sécurité, les gouvernements organisent de grands travaux d'embellissement, creusent de larges avenues et construisent de nombreux édifices publics : gares, places, monuments, symboles de leur dynamisme et du progrès technique » (Le Galès, 2011).

Le Baron Hausmann et l'embellissement de Paris au XIXe siècle

Georges Eugène Haussmann est un homme politique français (1809-1891), qui fit carrière sous le Second Empire. Il se rallia à Napoléon III dès 1848. Il fut nommé préfet de la Seine en 1853, avec pour mission « d'aérer, d'unifier et d'embellir Paris ». Il occupa ce poste dix-sept ans et en 1857 fut fait sénateur et baron, un décret accordant ce titre à tous les représentants de cette chambre. Il devint aussi membre de l'Académie des Beaux-Arts en 1867.

Londres, reconstruite en grande partie après l'incendie de 1666, était au XIXe siècle un modèle pour ses voisins. Napoléon III, très admiratif de la capitale britannique, demanda à son préfet de faire de l'exemple londonien le point de départ de son plan d'urbanisation. Le principe à l'origine des travaux est une meilleure circulation de l'air (pour éviter les épidémies) et des hommes. L'intention politique officieuse était aussi de démolir ces vieux quartiers populaires, qui furent à partir de 1789 le foyer de nombreuses révoltes. L'étroitesse des rues facilitait la construction des barricades, freinant de surcroît l'intervention des forces de police.

Le plan d'urbanisme d'Haussmann eut aussi des retombées sociales. Ses travaux ont non seulement éradiqué un Paris pittoresque mais aussi modifié en profondeur la sociologie de la capitale. Dans ces quartiers centraux cohabitaient plusieurs classes sociales : commerces au rez-de-chaussée, bourgeois à l'étage et ouvriers sous les combles. La population de l'île de la Cité et de ses alentours était dense et fortement paupérisée. Les familles modestes furent ainsi repoussées en périphérie, soit par l'expropriation qui ruina beaucoup de petits propriétaires, soit par la spéculation immobilière.

Mais les travaux haussmanniens n'ont pas acquis leur surnom d'« embellissements » sans raison. On estime que ce chantier a modifié environ soixante pour cent de la ville. Il a permis d'installer l'eau courante, le gaz domestique et les égouts. Le baron a aussi réintroduit la verdure dans la ville, en plantant des arbres le long des avenues (seuls les quais et les boulevards en étaient pourvus auparavant), en créant des squares, et, sur le modèle des grands parcs londoniens, le bois de Boulogne et le bois de Vincennes ainsi que leurs petits frères que sont les parcs Montsouris, Monceau, et les Buttes-Chaumont. Même les cimetières furent utilisés dans cette œuvre d'assainissement, en formant en bordure de la ville, des anneaux de verdure. Avec ses grandes avenues rectilignes, l'ouverture des gares de Lyon et du Nord, l'apparition des théâtres de la Ville et du Châtelet, le Paris tel que nous le connaissons aujourd'hui prend forme. En 1860, lorsque Haussmann intègre des communes limitrophes, comme Auteuil, Passy, Montmartre, la capitale atteint ses limites actuelles et passe de 12 à 20 arrondissements.

Ces travaux ont coûté extrêmement cher et l'opinion publique manifeste son mécontentement. Les détracteurs d'Haussmann sont de plus en plus nombreux. En 1867, le député Ernest Picard demande à Haussmann de rendre des comptes. La même année, Jules Ferry rédige une brochure intitulée Les Comptes fantastiques d'Haussmann (en référence aux Contes fantastiques d'Hoffmann). En 1870, Napoléon III veut réformer son gouvernement. Il demande à Émile Ollivier de constituer un nouveau cabinet. À cette occasion, ce dernier exige et obtient le renvoi de Georges Eugène Haussmann.

Voir les romans d'Emile Zola, en particulier « La Curée » (1872), « L'assommoir » (1878) et « Au bonheur des dames » (1883), pour une description fine des transformations que Paris connut à cette époque et de leurs implications pour le peuple.

D'après Wikipedia, « Georges Eugène Hausmann », consulté le 31/10/2015

Ces grandes opérations de rénovation urbaine ont pu toucher également certaines villes de province, connues pour leur important rôle économique ou sociopolitique, telles que Lyon (avec Claude-Marius Vaïsse) ou Barcelone (avec l'Eixample de Ildefons Cerda).

Les expositions universelles au tournant du siècle (cf. le roman « La ville des prodiges » d'Eduardo Mendoza qui raconte bien les transformations de Barcelone à cette époque) consacrent les succès de la science et de l'industrie et symbolisent une nouvelle vague de mondialisation :

- intensité des échanges très élevée (ratio échanges / PIB très élevé)
- internationalisation des capitaux
- zone monétaire intégrée (étalon or)
- libre circulation des travailleurs (contrairement à aujourd'hui)

Ces concentrations et extension urbaines et le brassage de populations qui en découle auront des conséquences inattendues et constitueront des opportunités nouvelles (sérendipité) pour la création artistique. Ainsi, en va-t-il du jazz, premier genre musical issu de l'explosion urbaine du XIXe siècle.

Le jazz et le roman noir américains issus du même creuset urbain

Le jazz est né au tournant du 20ème siècle dans quelques villes du Sud des USA : d'abord à La Nouvelle Orléans et à Kansas City, avant de se diffuser à Chicago et à New York, avec l'essor urbain.

La Nouvelle-Orléans était un port fluvial, un lieu d'échanges commerciaux important, un centre d'immigration important en provenance d'Afrique noire et aussi un creuset d'influences musicales diverses. La Nouvelle-Orléans était également une cité festive, avec une longue tradition de musique, de défilés et de bals masqués. Au 18ème siècle déjà, le métissage y était pratiqué par les occupants français et espagnols. « Il en était résulté une classe de « créoles de couleur » qui avait ses privilèges, qui donnait à ses enfants une bonne éducation musicale, et qui servait de classe-tampon entre les blancs et les noirs

« noirs ». La victoire du Nord[42]51, en 1865, mit fin à cette cohabitation. Bientôt, le Code législatif n°111 de la Louisiane stipulera que quiconque avait une origine noire, si lointaine fût-elle, serait considéré comme noir. Ce fut une dure épreuve pour les créoles de couleur, qui étaient, il faut bien le dire, très racistes. Dans la crise économique de l'après-guerre de Sécession, ils durent céder aux blancs, eux-mêmes appauvris, leurs métiers (…) et se virent téléscopés contre la population noire de la ville haute. Beaucoup d'entre eux, ayant reçu une bonne formation musicale et instrumentale, se firent musiciens – au grand désespoir de leurs parents « respectables » (Massin et Massin, 1985). D'après ces auteurs, il s'est manifestement passé quelque chose à cette époque quand « non sans heurts ni hostilité, se rencontrèrent la gracieuse fluidité du style créole et le rugueux responsorial noir[43] », c'est-à-dire le chant issu des esclaves noirs. On ne sait pas exactement comment l'alchimie entre toutes les musiques du sud américain (ragtime, blues[44], marches militaires et chansons de plantation – a donné le jazz. Ce qui est sûr, c'est que l'invention du disque (le premier disque de jazz sortit en 1917 par l'Original Dixieland Jazz Band), puis de la radio contribua beaucoup à diffuser cette nouvelle musique, notamment dans les grandes villes de Chicago et New-York.

Au début du 20ème, la Prohibition (interdiction de la fabrication, de la vente et du transport d'alcool aux USA de 1919 à 1933) fit émerger dans ces grandes villes la contrebande et le règne des gangsters (dont le célèbre Al Capone). Or ces gangs aimaient le jazz et ont contribué, par leur soutien financier, à consolider l'épanouissement de cette musique nouvelle.

Le jazz est surtout une musique de noirs américains. Des variantes se sont développées au fil du temps. Ainsi le « style Chicago », où de jeunes blancs passionnés, issus de l'immigration irlandaise, allemande et juive d'Europe centrale ont insufflé une agressivité contrastant avec la décontraction des Noirs du Sud.

Dans les années 1930, le jazz est devenu une musique très populaire. D'immenses dancings ont été ouverts et les orchestres de jazz se sont beaucoup étoffés (jusqu'à comporter une vingtaine de musiciens), produisant du coup une forme nouvelle : celle des « big bands ».

A New York, des mouvements novateurs vont se succéder : le style « be bop » ou « bop » qui contestait le répertoire classique, le mouvement « cool » tout en retenue, le style « funky » prônant un nouveau retour aux sources noires, etc.

Mais peu à peu le grand public s'est détourné du jazz, devenu trop sophistiqué, pour de nouveaux modèles de contre-culture comme le « rythm and blues » ou le « rock and roll ». Ce qui n'a pas empêché le jazz d'évoluer encore, notamment vers le « free jazz », et de rester un genre musical très respecté.

---

[42] La guerre de Sécession (1861-65) avait opposé, à propos de la question de l'abolition de l'esclavage, plusieurs Etats du Sud des USA (la Confédération, dirigée par Jefferson Davis) qui avaient fait sécession aux Etats du Nord (l'Union, dirigée par Abraham Lincoln). Derrière ce conflit se trouvait un enjeu économique important : le Sud, grâce à la main-d'œuvre (gratuite) des esclaves, notamment dans les cultures de coton, était un partenaire commercial important pour l'industrie textile anglaise et était dès lors favorable au libre échange, tandis que le Nord se voulait protectionniste dans le but de développer une industrie susceptible de concurrencer l'Angleterre. La victoire du Nord restaura l'Union, renforça le rôle du Gouvernement fédéral et scella l'abolition de l'esclavage… ce qui fut loin de régler les problèmes raciaux aux USA.

[43] La technique responsoriale consiste à alterner un soliste et un chœur qui « répond » à celui-ci.

[44] Le morceau « Dippermouth Blues », composé par Louis Amstrong, qu'il joua et enregistra en 1923 avec le *King Oliver's Creole Jazz Band* montre bien l'influence que le blues eut très tôt sur le jazz.

Un parallèle est à faire ici avec le roman noir, né lui aussi dans les années 1930 aux Etats-unis. Alors que le western reflétait la conquête de l'ouest, l'espace de la plaine, des cow-boys et des indiens, le roman noir – et le cinéma noir qui en est issu – fait état de la face la plus sombre des grandes villes américaines dans un climat de désillusion sur fond de crise économique et d'intense urbanisation. On y retrouve les circuits parallèles et la criminalité organisée, suscités par la Prohibition. C'est en quelque sorte l'envers du rêve américain et, en même temps, la mise en avant de la version « noire » des « self-made men » promus par ce rêve, qu'ils soient ici gangsters ou détectives. La grande ville y est décrite comme le lieu de l'exacerbation des rapports sociaux, des inégalités, de la violence, du racisme et de la corruption. L'enquêteur est presque toujours un personnage « aux limites de la légalité, dans une position intermédiaire entre le monde de la loi (la police) et celui du crime, un personnage équivoque (…), désespéré ». On peut ainsi citer Sam Spade, créé par Dashiell Hammett dans The Maltese Falcon (1930) ou Philip Marlowe, créé par Raymond Chandler dans The Big Sleep (1939).

Plus récemment, le talentueux James Ellroy a revisité l'immédiat après guerre, notamment dans son célèbre The Black Dahlia (1987) à partir de l'assassinat horrible et jamais élucidé d'Elizabeth Ann Short, qui se faisait appeler le « Dahlia noir » pour attirer l'intérêt des producteurs de cinéma. Le roman démystifie le Los Angeles de cette époque, avec ses conflits ethniques et ses tensions raciales (voir les émeutes – les Zoot Suit Riots – lancées en 1943 par de jeunes mexico-américains et celles – les Watts Riots – de jeunes noirs américains en 1965), et Hollywood, l'usine à rêves et « miroir aux alouettes pour des jeunes filles naïves venues de la province, attirées par le destin de star ».

Voir aussi le film L.A. Confidential (1997), de Curtis Hanson adaptation du roman éponyme d'Ellroy au cinéma.

Avec Véronique MAIRIAUX, à partir de Massin et Massin (1985) et du cours de « Grands courants de littérature » de Valérie André et Laurence Brogniez (ULB).

III.2.2. Terreau pour l'émergence d'un champ de recherches sur la ville

Ces concentrations et extensions urbaines constitueront le terreau idéal pour l'émergence d'un champ de recherche entièrement consacré au phénomène urbain, qui apparaîtra à la fin de la période envisagée ici et s'épanouira tout au long du XXe siècle et au-delà. Ce n'est donc pas par hasard si les premières études urbaines prirent place dans l'une des villes les plus bouleversées au monde par la croissance démographique et les mouvements de population en son sein, Chicago, et marquèrent durablement de leur empreinte ce nouveau champ de recherche.

L'*Ecole de Chicago* s'est intéressée aux mouvements de population qui résultent de changement dans l'*environnement* (d'où le terme d'écologie ci-après), suite en particulier à la pression des nombres. Les premiers sociologues de l'Ecole de Chicago, en particulier Robert Park (1864-1944) et Roderick McKenzie (1885-1940), s'inspirèrent des principes de Charles Darwin et, à sa suite, de Herbert Spencer pour développer leur théorie de l' « écologie humaine »[45], appliquant à la société, et à la ville en particulier, les principes de l'écologie végétale et

[45] R. McKenzie fournit un premier exposé de l'écologie humaine dans un essai intitulé « The Ecological Approach to the Study of the Human Community » publié en 1924 dans l'*American Journal of Sociology*, qui fût développé ensuite de manière plus systématique par Robert Park en

animale. Dans la nature, tous les organismes vivants sont liés ensemble par un vaste système de vies interdépendantes (« web of life »). C'est le fameux exemple des chats et du trèfle donné par Darwin :

- les bourdons sont indispensables à la fertilisation de la pensée sauvage, de même qu'au trèfle rouge (car les autres abeilles ne visitent pas ces fleurs dont elles ne peuvent atteindre le nectar) ;
- si les bourdons venaient à disparaître ou à se raréfier, il en serait de même pour les pensées sauvages et pour les trèfles rouges ;
- or, le nombre de bourdons est fortement fonction du nombre de souris des champs qui détruisent leurs nids ;
- près des villages, les nids des bourdons sont plus nombreux grâce aux nombreux chats qui détruisent les souris ;
- et le nombre de chats dépend du nombre d'habitants qui les gardent.

La chaîne alimentaire et les adaptations mutuelles qu'elle exige sont, selon Darwin, à l'origine des espèces et, dès lors, de sa théorie de l'évolution[46]. Le principe qui ordonne et régule la vie serait donc un principe de compétition (« lutte pour la vie ») mais aussi d'intérêts corrélés (« competitive co-operation »). Lorsque les corrélations se multiplient et la compétition diminue (en conséquence des adaptations mutuelles des espèces en compétition), l'habitat et ses habitants tendent vers un système fermé, ce que les écologistes ont appelé une « communauté symbiotique » (on dirait aujourd'hui un « éco-système »), une économie naturelle en équilibre. C'est bien parce que la communauté possède un mécanisme (la compétition) pour 1) réguler les nombres et 2) préserver l'équilibre entre les espèces en compétition qu'elle peut maintenir son identité et son intégrité.

L'équilibre de la nature semble être largement lié à une question de nombre. Dès lors, quand la pression de la population sur les ressources naturelles de l'habitat atteint un certain degré d'intensité :

- ou bien la population va essaimer et réduire la pression par la migration ;
- ou bien la corrélation qui existait antérieurement entre les espèces peut être totalement transformée, voire détruite.

L'analogie avec la ville, et plus particulièrement la ville de Chicago est manifeste. Park et ses collègues sont préoccupés par le bouleversement de l'ordre dans cette ville, envahie par les migrations. Comptant à peine 4500 habitants en 1840 et quelque 112.000 habitants en 1860, elle atteint près de 1.700.000 habitants en 1900. Dix ans plus tard, elle dépasse 2 millions pour

---

1936 dans la même revue sous le titre de « Human Ecology » (XLII, July 1936, pp. 1-15). L'écologie *urbaine* désigne plutôt les développements qu'a connu la sociologie urbaine américaine dans les années 1960 et 1970 dans le prolongement de l'Ecole de Chicago. Ceux-ci ont été marqués par la prédominance des méthodes d'analyse multivariée pour identifier les déterminants des localisations résidentielles, au détriment de la recherche sur le terrain qui avait fait les beaux jours de l'école de Chicago à ses débuts (Gottdiener et Hutchison, 2006).

[46] En mettant l'accent sur les interactions entre organismes vivants, cette théorie, qui œuvre comme un véritable paradigme, a le mérite d'articuler continuité et changement, ainsi que passé, présent et futur, et ce dans différentes disciplines. Elle est critiquée par les courants religieux créationnistes qui prônent une lecture littérale des textes sacrés à propos de l'origine de l'univers et s'opposent à toute démarche scientifique en la matière. Elle a été également critiquée en sciences sociales mais ces critiques ont conduit à améliorer la théorie plutôt qu'à la réfuter (Lenski, 1993).

atteindre 2.700.000 en 1920 et près de 3.400.000 habitants en 1930. Ce qui frappe les premiers sociologues de l'Ecole de Chicago, ce sont, d'une part, les bouleversements dans la ville induits par ces arrivées massives de migrants venus d'Europe (d'Allemagne et d'Irlande d'abord, puis de Pologne, de Russie, d'Italie, etc.) et de Noirs en provenance des Etats ruraux du Sud (à partir de 1914) et, d'autre part, la multiplication des groupes d'appartenance (recréation de « villages dans la ville ») plutôt que l'unification des comportements.

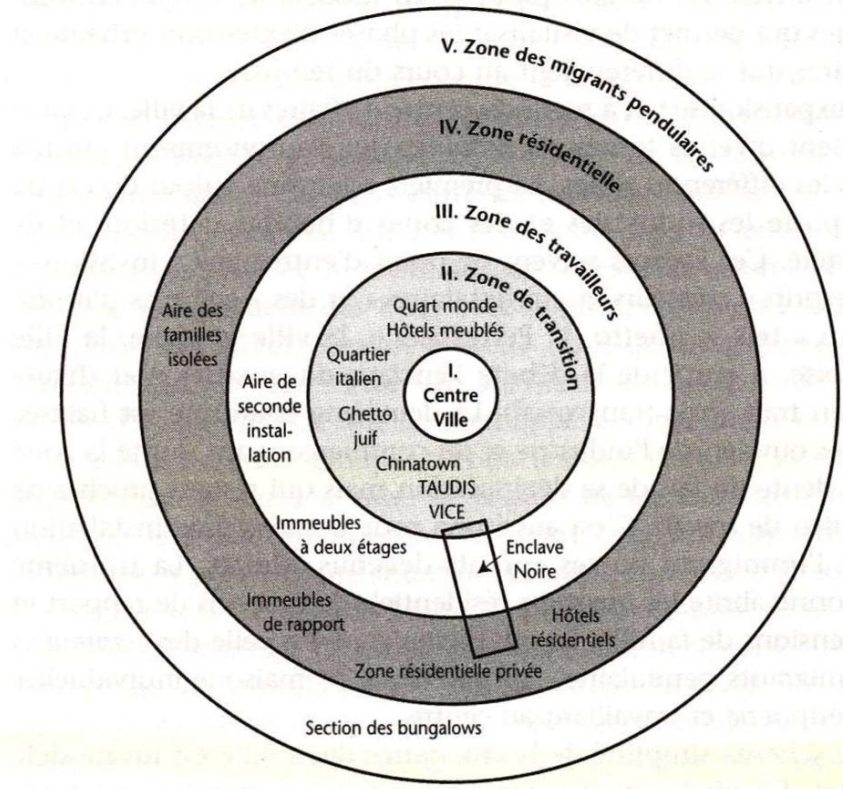
Dans un premier temps, l'essentiel de leurs travaux porte dès lors sur l'analyse de la « *désorganisation sociale* » (équilibre brisé par rapport notamment à la « normalité » du milieu rural traditionnel dont sont issus les migrants) mais aussi de la « *réorganisation sociale* » qui s'opèrent rapidement dans la ville :

- tant au niveau des caractéristiques des quartiers où de nouvelles dominances succèdent à d'anciennes dominances par le biais d' « invasions »[47] à travers les lieux de forte mobilité et de faible résistance que sont les lieux de passage et de transition (les points d'entrée et les grands axes connaissent un *turnover* important au niveau des commerces et des logements car les populations présentes s'y attachent peu et n'en revendiquent pas un usage exclusif ; c'est donc par là que commencent les changements mais ces lieux de passage et de transition peuvent très vite donner une nouvelle identité au quartier, identité qui se diffusera rapidement au reste de celui-ci) ; à l'issue du processus d'invasion, une nouvelle « *aire naturelle* » apparaît (nouveau type dominant issu de la concurrence) et une nouvelle « *région morale* » se crée, c'est-à-dire le développement d'une sous-communauté ayant ses propres lois, culture, symbolique et territoire ; les chercheurs de l'Ecole de Chicago étudieront l'ordre écologique (les « aires naturelles ») à travers la dimension spatiale des faits (l'évolution des affectations et de la composition sociale des quartiers…), à l'aide de la cartographie notamment, tandis que l'ordre moral (les « régions morales ») sera observé à travers les interactions sociales (étude de la vie de quartiers et de milieux sociaux particuliers, y compris marginaux et déviants qui sont le symptôme de l'hétérogénéité et des tensions urbaines – cf. « La ville comme laboratoire social » de Robert Park) ;
- qu'au niveau des trajectoires individuelles et collectives : idée de « *carrière urbaine du citadi*n », en particulier du migrant qui passe d'un quartier à l'autre selon qu'il est dans une phase de régénération (découverte d'un nouveau monde), de sécurisation communautaire (appui sur la communauté pour faciliter son insertion) ou d'affranchissement vis-à-vis de celle-ci ; ces phases s'inscrivent dans la structure spatiale mise au jour par Ernest Burgess (1886-1966) et son célèbre modèle de *zones concentriques*. Pour lui, la ville se présente sous forme de cinq zones concentriques. Au centre, le Central Business District où sont concentrés les commerces, les bureaux, la vie sociale et civile et les nœuds des transports. Autour de ce noyau central, se dessine la « zone de transition », qui correspond à une zone de détérioration résidentielle, avec

[47] Deux types d'effets sont visés ici : changement d'affectation (ex. zone industrielle qui devient résidentielle) et changement dans la composition socio-économique du quartier.

quelques commerces et des petites usines; c'est la zone où s'installent les immigrants récents; c'est également une zone de pauvreté et de crime. Un troisième cercle est dominé par des travailleurs qui désirent sortir de cette zone de détérioration tout en restant près de leur emploi ; il s'agit souvent de populations appartenant à la deuxième génération d'immigrants. Les classes moyennes occupent le quatrième cercle concentrique, tandis qu'au-delà de ces limites, Burgess identifie des espaces dortoirs, points de départ des migrations pendulaires.

Fig.7: Schéma type de Chicago selon Burgess E.



Source : Burgess [1925].

La mobilité fait donc partie, pour Burgess, du fonctionnement normal de la ville, de l'« équilibre en mouvement » qui caractérise l'ordre social. « Tout comme Park, Burgess considère qu'il ne s'agit pas là de zones statiques, mais qu'elles se transforment au fur et à mesure de la croissance ou de la décroissance urbaine ». Mais ces zones urbaines « furent souvent, en réalité, considérées comme un modèle intangible, transposable tel quel n'importe où. Sans doute la définition de ces zones en termes d'aires naturelles n'est-elle pas étrangère à cela » (Remy et Voyé, 1974).

Finalement, le citadin a à gérer constamment son rapport de proximité / distance à autrui. « Dans une société ainsi faite, note R. Park, l'individu devient une personne : une personne n'est

rien d'autre qu'un individu qui, quelque part, dans un milieu quelconque, a un statut social, mais le statut se révèle être finalement affaire de distance – de distance sociale » (Park, 1979).

Sur le plan méthodologique, l'Ecole de Chicago s'est caractérisée au départ par la mise en œuvre de la « field research ». Robert Park et ses collègues exigeaient en effet de leurs étudiants d'utiliser les mêmes méthodes ethnographiques que celles utilisées par les anthropologues pour étudier les « Native Americans », d'aller « sur le terrain » dans les quartiers, de collecter des données chez les chefs d'entreprises, d'interviewer les habitants, etc. Dans son essai programmatique intitulé « The City: Suggestions for the Investigation of Human Behavior in the City », publié en 1915 dans l'*American Journal of Sociology*, Robert Park propose d'ailleurs d'utiliser la ville comme un laboratoire de recherche. Parmi les monographies les plus connues, on peut citer celle sur le sans-abrisme – le Hobo – (Anderson, 1923) et celle sur un quartier italo-américain (Lipietz, 1943), publiées tardivement en français ; (Anderson, 2011; Whyte, 2007). Pour une présentation extensive de l'Ecole de Chicago, lire (Grafmeyer et Joseph, 1979; Remy et Voyé, 1974).

III.3. Le fordisme et la métropolisation (1920-1974)

III.3.1. Concentration du capital, division du travail et règlement de la première question sociale

Au début du XXe siècle, le capitalisme industriel connaît une évolution importante :

- avec le passage du capitalisme industriel au capitalisme monopoliste (ou, plus exactement, oligopoliste), on assiste à une *concentration* du capital : le résultat de la concurrence effrénée que se livraient les entrepreneurs capitalistes de la période précédente conduit à l'absorption d'un grand nombre d'entre eux par des entreprises de plus en plus grandes, disposant de plusieurs implantations, elles-mêmes de plus en plus grandes :
    - la production automobile est le meilleur exemple de cette concentration : aux Etats-Unis par exemple, mais aussi en Europe (cf. l'exemple des automobiles belges), alors qu'avant les années 30, un grand nombre d'entreprises produisaient des automobiles – Studebaker, Hudson, Tucker, De Soto, Pontiac, etc. -, à partir des années 30, la production passe aux mains des « 4 grands » : General Motors, Ford, Chrysler, American Motors (disparu depuis) ; des « quartiers-généraux » concentrés dans la région de Detroit commandent des implantations situées à travers tous les Etats-Unis et au-delà ;
    - les mêmes changements affectent d'autres secteurs industriels (acier, fabrications électriques...), mais aussi le secteur commercial (ex. Delhaize qui concentre la production et le conditionnement des denrées dans son usine historique de Molenbeek (rue d'Osseghem, près de la Gare de l'ouest, avant de les « dispatcher » dans ses magasins).
- *spécialisation* accrue de l'organisation du travail à travers un approfondissement du processus de rationalisation, qui devient « scientifique » : c'est le triomphe du taylorisme et du fordisme

Taylorisme : théorie (du nom de son inventeur, Frederick W. Taylor), publiée en 1911 (The principles of scientific management), selon laquelle le corps humain est assimilable à une machine et à partir de laquelle des études peuvent être menées pour déterminer le moyen le plus efficace de s'en servir.
Fordisme : organisation du travail, introduite par Henry Ford dans ses usines de montage automobile, où les travailleurs sont séparés les uns des autres et où le processus de production est divisé en une série de tâches fragmentées plus facilement contrôlables par le management (Johnson, 1995).

Cette nouvelle organisation du travail va s'appliquer au secteur automobile mais aussi aux autres secteurs en expansion à l'époque : fabrications mécaniques et électriques et, après la seconde guerre mondiale, industrie chimique.

Par extension, **le fordisme symbolise le système combiné de la production et de la consommation de masse.**

Cf. Chaplin, *Les temps modernes*, film muet, Etats-Unis, 1936, 87'

La première question sociale (celle de l'extrême pauvreté de la « classe laborieuse » de cette époque) va être progressivement résolue par la condition salariale, elle-même rendue possible par l'Etat social et l'Etat providence (après la seconde guerre mondiale en Europe occidentale.

Quelques caractéristiques de la condition salariale (ce que va fuir Charlot !) (Schaut, 2005) :

1. *Conditions inégalitaires mais comparables*, elles sont l'objet de luttes, de conflits sociaux (–> contrats d'emploi, barêmes...).
2. L'intégration progressive dans la condition salariale permet la constitution de *liens sociaux verticaux* qui sont basés sur le travail et sur l'adhésion du sujet à la société via sa participation et son identification à des institutions qui servent d'instances de médiation (l'entreprise...) et de *liens sociaux horizontaux* intégrant les individus dans des groupes de pairs (clubs sportifs, fanfares, mouvements culturels ouvriéristes...).
3. Dans cet Etat social *la marginalité est quasi-prévisible et reproductible* pour celui qui ne joue pas le jeu (figure du vagabon qui s'exclut dans *Les temps modernes*...)

III.3.2. Métropolisation et inscription du fordisme dans l'espace urbain

Du point de vue spatial, on entre dans l'ère métropolitaine[48]. Les processus suivants sont en cours :

- conformément à l'évolution du capitalisme qui vient d'être décrite, on assiste à l'émergence d'un système de villes fonctionnellement différenciées : différentes villes se spécialisent dans différentes industries pour lesquelles elles sont connues (ex. l'automobile à Detroit, l'horlogerie à Besançon, l'aéronautique à Toulouse...) ; les villes restent avant tout industrielles, les plus grandes villes étant davantage diversifiées et devenant le siège des grandes entreprises qui commandent et contrôlent ce système ;
- le centre des villes concentre habitat, activités d'affaires, commerce de masse (grands magasins...) et services (les « Central Business Districts (CBD) » américains au confluent des lignes de transport – ex. le « Loop » à Chicago), mais les exigences de croissance sont fortes et les sciences et les techniques sont mobilisées pour y répondre : rôle décisif de l'électricité dans l'extension verticale (ascenseurs) et horizontale (tramways) des villes :
    - du point de vue de l'extension verticale, cf. histoire des gratte-ciels ;
    - du point de vue de l'extension horizontale, il faut citer le phénomène majeur de la suburbanisation ; certes, de tous temps, les habitants les plus riches ont toujours cherché à bénéficier des avantages de la campagne (Mumford, 1961), mais ce phénomène va prendre une toute autre ampleur au XXe siècle et dépasser très largement le cadre des limites administratives de la ville centrale;
- inscription du fordisme (en tant que système combiné de production et de consommation de masse) dans l'espace urbain : grands ensembles d'habitat social ou de maisons individuelles, supermarchés (le 1er en Belgique : Delhaize Flagey (1957)), infrastructures autoroutières... « In the industrial fordist growth model, cities were firmly embedded in the regulatory and redistributive framework of the centralised welfare state » (Groth et Corijn, 2005). Le « gouvernement des villes » est mené par l'Etat (règne de la planification connecté au Welfare State dans un système de production et de consommation de masse (cf. la production de masse des HLM et autres immeubles à appartements)) ;
- maillage des villes autour des équipements de l'Etat-providence : lignes de transports publics, écoles, hôpitaux, bains-douches, bureaux de poste, équipements sportifs...

[48] *Métropole* vient du mot grec signifiant 'ville mère', qui désignait les villes fondatrices de colonies. Il évoque, sur cette base, une relation protectrice et de commandement par rapport à un environnement rural et urbain » (Topalov *et al.*, 2010 : 750). Par extension, on désignera par le mot métropole un pays relativement à ses colonies. L'idée de commandement se retrouve dans l'acception retenue ici, à savoir « une aptitude à l'organisation de la vie économique, financière et culturelle » (Topalov *et al.*, 2010 : 752), que ce soit vis-à-vis de l'hinterland qui entoure la ville et en dépend (on parlera alors d' « aire métropolitaine » que celle-ci soit multipolaire ou non – cf. l'introduction du cours) ou vis-à-vis d'une partie de la planète via les firmes et institutions majeures qui sont localisées dans la métropole. Au cours de la période considérée ici, on entre bien, sur ces deux plans, dans un processus de métropolisation. Le deuxième plan prendra le dessus dans la période suivante avec l'avènement des « villes-monde » (voir chapitre 4). A noter que si métropole va souvent de pair avec forte population, cela n'est pas automatique. On privilégiera alors volontiers, pour rendre compte de ce dernier aspect, des termes comme « mégapole » ou « mégalopole ». Mais commandement et taille sont souvent confondus dans l'usage du terme métropole et plus encore dans celui de metropolis en anglais.

Le fonctionnalisme dans l'architecture et l'urbanisme moderniste (Charte d'Athènes) sera la transposition à la ville de l'organisation scientifique et rationnelle du travail : très influencés par la rationalisation des modes de production, les architectes du mouvement moderne, dont Le Corbusier mais aussi l'Ecole du Bauhaus (Mies van der Rohe et Walter Gropius), vont adapter les principes productivistes à l'urbanisme. Efficacité, rendement, rationalisation sont les maîtres-mots. La « Charte d'Athènes », élaborée en 1933 à l'occasion du 4e CIAM (Congrès international d'architecture moderne) et rédigée en grande partie par Le Corbusier (qui la republiera sous son nom en 1943), propose de lutter contre le désordre urbain né de l'exode rural en rationalisant les fonctions de la ville selon quatre grandes fonctionnalités : habiter, travailler, se récréer et circuler (entre les trois zones précédentes). L'idée de « table rase » pousse même les fonctionnalistes à vouloir supprimer l'essentiel des centres historiques, jugés archaïques et non fonctionnels, pour créer la « Cité idéale » (du nom du projet de Le Corbusier pour le centre de Paris). Le fonctionnalisme va dominer l'urbanisme d'après-guerre en Europe, dont en Belgique (la « Cité modèle » construite par Renaat Braem, la Cité administrative de l'Etat et tout ce qu'on pourrait appeler le « boulevard de l'Etat unitaire » (Boulevards Pacheco, Impératrice, Empereur), les infrastructures routières pour l'Expo 58 (Hubert, 2008), etc.) mais aussi ailleurs (USA, Brésil avec le Brasilia d'Oscar Niemeyer...).

La ville elle-même comme objet musical

A partir des années 1960, des compositeurs de musique ont eu l'idée d'aller capter les bruits de la ville – klaxons et freinage de voitures, conversations, sons industriels… – qu'ils ont intégrés tels quels dans leurs œuvres. Ces compositeurs étaient souvent issus du mouvement de « musique concrète » de l'après-guerre. On peut citer notamment Pierre Schaeffer et ses « Cinq études de bruits »[49], Luc Ferrari, Iannis Xenakis[50], Steve Reich[51]…

Mais, dès les années 1920 déjà, Luigi Russolo avait inventé des instruments pour reproduire des sons de la ville. Des compositeurs avaient utilisé des générateurs de sons industriels qu'ils avaient introduits dans leurs œuvres : des sirènes de pompiers (Edgard Varèse), des klaxons (George Gershwin), le bruit de machines à écrire et même d'hélices d'avion (George Antheil) !

A partir de l'invention du magnétophone portatif (le célèbre Nagra), les sons de la ville ont pu être enregistrés in situ : ceux de la vie urbaine au quotidien – tellement banals qu'on ne les entend plus –, des bruits de moteurs ou de matériel médical, parfois des sons habituellement non perçus[52]. De véritables «

[49] Pierre Schaeffer, ingénieur du son, fut l'inventeur de cette nouvelle forme d'expression musicale en 1948. Il définit celle-ci comme « un collage et un assemblage sur bande magnétique de sons préenregistrés à partir de matériaux sonores variés et concrets ». Aujourd'hui on parle plutôt, pour les œuvres composées avec cette technique, de musique *électroacoustique*. P. Shaeffer composa dès 1948 « Cinq études de bruit » comprenant une « Etude aux chemins de fer » sur base de sons de chemins de fer, une « Etude aux tourniquets », une « Etude aux casseroles »…

[50] Iannis Xenakis a composé, entre 1953 et 1997, plus de 150 œuvres, dont « Diamorphoses » et « Persepolis ». Il était aussi architecte et collabora, avec l'équipe de Le Corbusier, à la conception du Couvent de la Tourette (1957) et du pavillon Philips pour l'Expo universelle de Bruxelles (1958).

[51] Steve Reich est le compositeur de « City Life », créée en 1995 à partir de sons pré enregistrés dans la ville de New York.

[52] Ainsi les bruits "entendus" par un paquet traité par les services postaux, connectés par Janek Schaefer.

portraits sonores » de villes ont ainsi été réalisés, notamment celui de Brasilia[53] par H. Westerkamp ou de Milan par J. Cage et par L. Berio et B. Maderna. Ce faisant, ces artistes ont attiré l'attention sur la géographie des sons de la ville (les bruits sont différents et ont une intensité variable selon les quartiers), et aussi sur l'histoire des univers sonores de nos villes (les bruits industriels sont apparus au XIXe siècle et se sont amplifiés avec l'essor économique des « golden sixties »).

Cette expérience sonore nouvelle de la ville fut une expérience artistique d'un genre particulier. Tout d'abord, on était loin des sons raffinés des concerts de musique classique. Ensuite, elle n'émanait pas d'un artiste bien défini mais il s'agissait là d'œuvres collectives, réalisées par une foule d'anonymes (ceux qui klaxonnent et claquent les portières de leurs voitures, qui rient dans les parcs ou font hurler leur transistor…). Enfin, cette démarche artistique soulignait à la fois le potentiel esthétique d'une ville mais aussi, le cas échéant, sa laideur (la pollution acoustique, par exemple). Dès lors, une question nouvelle émergea : que faire pour améliorer l'environnement urbain ?

Ces artistes ont donc modifié notre regard sur la ville. Ils nous ont invités à appréhender l'environnement urbain autrement que comme une source de nuisances et à l'écouter au lieu de seulement le subir. En introduisant la possibilité d'une vision esthétique sur la ville, qu'elle soit positive ou négative, « ils nous ont incités à être plus exigeants avec tous ceux qui interviennent dessus. En ce sens, ils ont participé à l' 'esthétisation' du monde » (Girard, 2014).

Les prolongements de ces expériences sont multiples. La grande innovation de la musique électroacoustique a consisté à réaliser de la musique en studio, utilisant des sons d'origine « concrète » (enregistrés) et des sons électroniques (produits par des synthétiseurs ou par des ordinateurs), qui sont assemblés, manipulés, transformés. Le travail sur le son, en studio, a influencé de nombreux courants musicaux jusqu'à nos jours : la musique minimaliste américaine, la musique sérielle, spectrale, électronique… Les musiques de la publicité ou d'illustration sonore pour la télévision ont également bénéficié de cette évolution.

Avec Véronique MAIRIAUX à partir de l'article de Bernard Girard, "La ville, matériau artistique", in Environnement urbain/urban Environment, vol. 8, 2014, p. 97-105.

III.3.3. Effets et critiques du fonctionnalisme et de l'urbanisme moderniste

Le fonctionnalisme fera toutefois l'objet de nombreuses critiques.

Ex. documentaire de V. Cartuyvels sur la Cité administrative de l'Etat : « La Cité dans tous ses états », Bruxelles, Centre video de Bruxelles, 2000, 30', comme exemple de critique de l'architecture fonctionnaliste : il parle d' « attentat à l'histoire », d'architecture totalitaire !

Effets du fonctionnalisme et de l'urbanisme moderniste sur la ville :

- effets de la séparation fonctionnelle :
    - désertification des zones mono-fonctionnelles (emploi, commerce...) en dehors de leurs heures d'ouverture ;

[53] La capital politique et administrative du Brésil construite de toute pièce à partir de 1960, sur le modèle moderniste et fonctionnaliste par les architectes Oscar Niemeyer et Lucio Costa.

    - les « grands ensembles » résidentiels, par leur fermeture et leur isolement, renforcent la ségrégation socio-spatiale ;
    - concentration des sources de pollution et des nuisances (CBD, zonings industriels…) ;
    - problèmes de capacité des infrastructures dans les zones hyperconcentrées

;

- modification de la topographie (urbanisme de dalle)
- transformation des déplacements :
    - séparation des circulations et disparition de la « rue »
    - découragement des cheminements piétons : la taille des bâtiments fait souvent barrage aux traversées « naturelles » ; la distance entre les bâtiments ne favorisent pas les déplacements pédestres (ex. extrême : Brasilia) ;
    - domination de l'automobile : la séparation des fonctions (fonctionnalisme) impose, par définition, des déplacements entre lieux spécialisés ; les voiries, en tant que « machines à circuler », sont conçues avant tout pour l'automobile.

De manière plus générale :

- Peut-on tout rationaliser, standardiser ? ce qui n'est pas fonctionnel et ne correspond pas à un des besoins fondamentaux définis par Le Corbusier est-il inutile, déplacé ? Quelle place pour l'affectivité, l'imaginaire, le symbolique ? Désinscription symbolique des espaces et des édifices.
- Critique (par Jane Jacobs) de la définition restrictive de la rue comme « machine à circuler ». Pour une rue non fonctionnalisée : « la rue, c'est le désordre », le lieu de la parole et de l'échange, mais aussi un rempart contre l'insécurité (si elle ne sert pas qu'à circuler) ;
- Habiter, c'est demeurer, c'est construire une relation avec le possible comme avec l'imaginaire. « L'être humain ne peut pas ne pas habiter en poète » (Henri Lefebvre)

IV. LA SOCIÉTÉ POST-INDUSTRIELLE ET LE CAPITALISME COGNITIF (1975-)

IV.1. Une société de l'information dans un processus de modernisation avancée

IV.1.1. Nouveau stade de développement du capitalisme et nouvelles technologies de l'information et de la communication

A partir des années 1970[54], on entre dans un nouveau stade de développement du capitalisme (celui du capitalisme cognitif ou informationnel) (Carroué, 2007) :

- le phénomène d'*accumulation et de concentration du capital* à l'œuvre dans la période précédente va s'approfondir au fur et à mesure que vont tomber les barrières douanières et les obstacles à la libre circulation des marchandises (établissement du « grand marché » européen, négociations au sein de l'Organisation mondiale du commerce (OMC)...) ;
- on assiste à une nouvelle vague de *mondialisation* accélérée de l'économie et des échanges ; la mondialisation, en tant qu'accumulation du capital à l'échelle mondiale, est à l'œuvre depuis l'apparition du capitalisme marchand mais ce qui est nouveau, c'est (Carroué, 2007) :
    - la vitesse à laquelle les connections mondialisées prennent place grâce aux progrès et à l'effondrement des coûts des moyens de transport des personnes et des biens (le coût du transport ne dépasse pas 4% du prix dans 80% des cas) et aux technologies de l'information ; c'est pourquoi certains, comme Manuel Castells, parleront plutôt d'économie *globale*, c-à-d d'une « économie capable de fonctionner, comme unité, en temps réel à l'échelle planétaire » (Castells, 1998); les capitaux circulent aujourd'hui de façon quasi instantanée grâce aux NTIC, ce qui rend les économies très interdépendantes (cf. la crise bancaire et financière de 2007-2010)[55];
    - l'échelle à laquelle la mondialisation opère (peu de personnes ne sont pas touchées par la mondialisation, que ce soit dans les lieux centraux mais aussi dans les lieux les plus reculés, même si la plupart n'en bénéficient pas ou peu) – voir film *Babel* de Gonzalez Inarritu (2006) ;
    - la multiplicité des dimensions – économiques, technologiques, politiques, juridiques, sociales, culturelles - touchées par la mondialisation ;
- les activités économiques *dominantes* ne sont plus ni agricoles, ni industrielles mais *cognitives*, c'est-à-dire fondées « sur la production, l'appropriation, la vente et l'usage de connaissances, d'informations, de procédés » (Ascher, 2004) ; c'est pourquoi on parlera

[54] Comme indiqué plus haut, notre périodisation diffère quelque peu de celle de Vandermotten (Vandermotten et Marissal, 2004) qui va considérer que 1974 annonce la Phase B de déclin du 4e Kontradieff et que 1990 serait une date qui marquerait mieux l'entrée dans un 5e Kontradieff caractérisé par l'avènement des nouvelles technologies de l'information et de la communication, ainsi que des biotechnologies. Nous voyons plutôt les « phases B » comme des phases de crise préparatoires à une nouvelle période que nous qualifions ici de société post-industrielle et de capitalisme cognitif.

[55] C'est pourquoi on peut parler aussi de capitalisme financier.

d'« économie de la connaissance » (sans que nous ayons à porter de jugement ici sur la qualité de la « connaissance » en jeu), de société post-industrielle ou encore de société de l'information. Cela ne veut pas dire que l'industrie disparaît au profit des services mais « l'immatériel prend de plus en plus de place dans *toutes* les activités » (Huriot et Bourdeau-Lepage, 2009). Aujourd'hui, « l'essentiel des coûts se situe à l'amont du processus de production : la conception et son développement, et à l'aval : la publicité et la distribution ». Ces coûts immatériels, de matière grise, constituent en quelque sorte des coûts fixes qui rendent, dans certains secteurs, la production très risquée. L'exemple le plus éclairant est sans doute celui du médicament où le coût de la recherche-développement (R-D) représente l'essentiel du prix. Mais c'est vrai aussi dans des secteurs comme l'aéronautique, l'automobile, l'informatique, etc. Même pour un bien aussi banal qu'un pot de yaourt, on estime que l'immatériel représente plus de 70% du coût.

« Manuel Castells (1942-), né à Hellin en Espagne, quitte ce pays à l'âge de 20 ans, pour cause d'activisme antifranquiste, et étudie en France la sociologie et l'urbanisme. Il développe dans ses travaux, notamment The Urban Question: a Marxist Approach et The City and the Grassroots, une approche structuraliste des formes urbaines et des relations entre l'économie, le social et les structures spatiales. Il s'est particulièrement intéressé au rôle de l'État en tant que régulateur des crises urbaines. Entre 1967 et 1979, il enseigne à l'École des hautes études en sciences sociales à Paris, avant de rejoindre Berkeley.

Il s'intéresse alors à la Silicon Valley et la société de l'information. Il en devient un spécialiste reconnu avec sa trilogie consacrée à « L'ère de l'information » qui met particulièrement en évidence les transformations de la société via le développement des réseaux.

Outre son poste à l'Université de Berkeley, il est actuellement directeur de recherche à l'Internet Interdisciplinary Institute de Barcelone, université virtuelle mondiale. »
(D'après Wikipedia, consulté le 10 mars 2010).

Derrière cette dématérialisation se cache en fait l'information et sa circulation rapide rendue possible par la révolution technologique apportée par les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) dont le point de départ se situe dans les années 1970 avec la mise au point des premiers microprocesseurs[56]. Mais, comme toujours, les innovations technologiques ne doivent pas être considérées comme la cause des transformations observées. Elles accompagnent opportunément des changements à l'œuvre dans la société (Boltanski et Chiapello, 1999) et dans l'économie, et en particulier la recherche constante, pour le capitalisme, de nouvelles sphères d'activités et de profit.

[56] Il s'agit sans doute de la 3e révolution technologique. Pour rappel, la 1re révolution (autour de 1770) = machine à vapeur grâce à l'extraction du charbon et la fabrication de l'acier; la 2e (autour de 1870) = électricité et moteur à explosion. Il y a eu une révolution technologique à peu près tous les 100 ans.

Société post-industrielle : système social (i.e. qui indique quelle est l'activité économique dominante) dans lequel l'activité économique dominante a trait à la production de services basés sur la connaissance et la manipulation de l'information (banques, travail juridique, voyages, medias, formation...), davantage que sur la production de biens (qui existe toujours massivement mais ailleurs). Dans ce contexte, les individus ont plus affaire à d'autres individus qu'à des matières premières ou à des machines, à tout le moins dans les « pays du centre ».

Société de l'information : précise ce qu'on entend par société post-industrielle. La société de l'information est marquée par (Kumar, 2005) :

- des progrès rapides et constants dans les technologies de l'information et de la communication ;
- une compression du temps et de l'espace grâce à la disponibilité de l'information partout en temps réel ;
- une privatisation de la société et une crise de la vie publique

IV.1.2. Un processus de modernisation et d'individuation avancés

Le dernier point ci-dessus nous rappelle que nous sommes dans des sociétés inscrites dans un processus de modernisation et d'individuation avancé (Ruelle, 2010).

Modernisme, modernité : « vue particulière des possibilités et orientations à donner à la vie sociale, enracinée dans la philosophie des Lumières[57] et fondée dans la foi dans la pensée rationnelle. De ce point de vue, la vérité, la beauté et la morale existent comme réalités objectives qui peuvent être découvertes, connues et comprises, à travers des moyens rationnels et scientifiques. La perspective moderniste rend dès lors le progrès inévitable mais procure une base pour un contrôle accru sur la condition humaine et une liberté accrue pour l'individu » (Johnson, 1995 : entrée « Modernism and postmodernism ») (traduction personnelle). Sur le plan politique, on passe d'une domination traditionnelle à une domination légale-rationnelle (Weber cité par (Van Campenhoudt, 2001). Le qualificatif de « moderne » permet de distinguer les sociétés occidentales contemporaines à la fois par rapport à leur passé (sociétés traditionnelles - cf. (Nisbet, 1984)) et par rapport à d'autres sociétés fonctionnant sur des registres différents.

Il est préférable de parler de *modernisation* pour bien souligner qu'il s'agit d'un processus de transformation de la société et que le changement est précisément ce qui différencie les sociétés modernes des autres sociétés et en est le principe essentiel[58] (Ascher, 2004). C'est ce qui permet de distinguer différentes phases dans le processus de modernisation.

Les sociétés modernes sont issues de l'interaction de trois dynamiques socio-anthropologiques qui ont commencé à entrer en résonance en Europe au cours du Moyen-Age :

- **L'individuation** : les sociétés modernes séparent et assemblent d'abord des individus ayant leur identité, leur parcours, leurs compétences propres, plutôt que des groupes.

[57] Locke, Voltaire, Descartes, Bacon, Newton, Leibniz...
[58] Dans les sociétés traditionnelles, c'est la référence au passé, aux traditions qui fonde généralement leur représentation de l'avenir.

C'est la différence avancée par Durkheim entre solidarité organique (entre individus différents mais complémentaires qui forment société) et solidarité mécanique (entre membres similaires d'une même communauté). On utilise volontairement ici le terme « individuation » plutôt qu' « individualisme » qui renvoie à une doctrine politique qui a émergé en France au début du XIXe siècle et qui place les intérêts individuels au-dessus de ceux de la société. Cette doctrine s'est largement répandue, en particulier en Amérique, dont Alexis de Tocqueville a bien rendu compte (Johnson, 1995 : entrée « individualism »)[59].

- **La rationalisation** : « remplacement progressif de la tradition par la raison dans la détermination des actes » (Ascher, 2004). Dans les sociétés modernes, « la répétition fait place aux choix ». La conception fonctionnaliste et moderniste de l'architecture et de l'urbanisme que nous avons vue dans le chapitre précédent relève bien de cette approche (rationalisation et standardisation de l'espace).
- **La différenciation sociale** : « processus de diversification des fonctions des groupes et des individus au sein d'une même société » suite au développement de la division technique et sociale du travail qui résulte elle-même du développement de l'économie. La société moderne produit de la diversité et des inégalités et engendre une société de plus en plus complexe.

Certes, individuation, rationalisation et différenciation « ne sont pas, en tant que telles, propres à la modernité; mais c'est leur combinaison qui, dans des circonstances historiques particulières, a enclenché la dynamique de la modernisation (...) dans le monde occidental aux alentours de l'an 1000 » (Ascher, 2004).

Pour Ascher (Ascher, 2004), on peut distinguer trois phases dans la modernité :

- la période allant de la fin du Moyen-Age au début de la révolution industrielle (« première » ou « haute modernité ») ;
- la révolution industrielle et la constitution des Etats-providence (« seconde » ou « moyenne modernité ») ;
- depuis la fin du XXe siècle, modernité « radicale » ou « avancée », « réflexive », « surmodernité », « hyper-modernité », voire « basse » modernité.

On peut se poser par ailleurs la question de savoir si la modernité renvoie exclusivement à la société occidentale ou si et comment elle s'est développée dans d'autres contextes (par exemple, en Asie). La modernité avancée ne peut être confondue avec le post-modernisme qui est un courant de pensée que l'on rencontre, dans les années 1970, dans différentes disciplines (philosophie, sociologie, architecture…), selon lequel la vie sociale n'est pas une réalité objective nous attendant pour découvrir comment elle fonctionne (...), « only an ongoing stream

[59] Dans le sens commun, l'individualisme prend souvent une connotation morale négative (égoïsme). Le terme « individuation » permet également d'éviter cette interprétation qui n'est pas celle visée ici.

of conversations, abstract models , stories, and other representations flowing across every level of social life » (Johnson, 1995 : entrée « Modernism and postmodernism »). La pensée postmoderne est caractérisée par la crise des grands récits de la modernité qui faisait confiance dans l'histoire et le progrès, dans la raison, dans la science, dans l'industrialisation. Pour Ascher, elle annonce le fait que « la société moderne se dégage d'un rationalisme devenu trop simpliste et de ses certitudes, et (...) se débarrasse des formes de pensée messianique ou providentielle qui marquaient encore l'idée moderne de progrès elle-même. D'une certaine manière, nous devenons vraiment modernes et nous le devenons de plus en plus vite » (Ascher, 2004).

En quoi consiste alors la « nouvelle » modernité que nous connaîtrions aujourd'hui (la 3e selon Ascher, la 2e pour d'autres) ? Il s'agit d'une société plus réflexive, plus individualisée et plus différenciée. Ces trois termes reprennent les caractéristiques de la modernité en les approfondissant :

- Une *modernisation réflexive* (nouveau stade de rationalisation) : « La raison ellemême interroge ses propres prétentions et ses propres fondements » (Van Campenhoudt, 2001). La réflexivité, présente depuis l'Antiquité au moins, deviendrait le cœur même du mode de fonctionnement de nos sociétés, elle y serait institutionnalisée (Van Campenhoudt, 2001).

On peut définir la réflexivité de la vie sociale moderne comme « l'examen et la révision constante des pratiques sociales, à la lumière des informations concernant les pratiques mêmes » (Ascher, 2004). Etant donné la complexité et le caractère changeant des situations auxquelles chaque individu comme chaque collectivité est confronté, « il ne s'agit plus simplement de mobiliser des connaissances préalablement à certaines actions, mais d'examiner en permanence les choix possibles et de les réexaminer en fonction de ce qu'ils ont commencé à produire » (Ascher, 2004). De plus en plus difficile donc de se référer à une routine ou à une tradition. « C'est la réflexion avant, pendant et après ».

Pour Ascher (2004), des démarches scientifiques nouvelles viennent en appui à cette réflexivité:

- les théories des jeux et des choix limités qui ont mis en évidence que les moyens disponibles pour atteindre une fin pouvaient être multiples dans des situations d'incertitude ;
- le progrès des sciences cognitives qui permettent de rendre compte des mécanismes de la pensée et d'en démultiplier les possibilités ;
- les théories de la complexité qui ouvrent des perspectives importantes en matière de simulation.

Il ne s'agit donc pas véritablement, comme l'ont pensé les post-modernistes, d'une crise de la raison moderne mais d'avancées nouvelles qui font la part belle aux approches incrémentales et procédurales. Au cœur de la modernité réflexive, « la connaissance n'est plus séparée de l'action, elle est dans l'action elle-même ». D'où notamment les dispositifs de plus en plus fréquents d'évaluation en cours de projets.

Les sociétés de la modernité sont aussi des sociétés du risque (Beck, 2001) car, d'une part, les technosciences créent des dangers nouveaux (ex. OGM) et nos moyens de communication et de transport augmentent la diffusion de certains dangers [ex. la diffusion de certaines maladies : sida, grippe aviaire, Ebola…] et, d'autre part, la connaissance réflexive rend l'inconscience ou la méconnaissance des dangers en un futur pour partie connaissable et en partie maîtrisable » (Ascher, 2004). Le risque est devenu quelque chose à gérer (ou à accepter sous certaines conditions) et de plus en plus au centre du débat public dans le monde moderne.

- Une individuation de plus en plus marquée

Les choix, quoique toujours socialement déterminés pour une part, ont tendance à s'individualiser encore davantage et donnent « naissance à des 'profils' de vie et de consommation de plus en plus différenciés » (Ascher, 2004), même s'il ne faut pas oublier que l'étendue des choix possibles reste fonction de la position sociale des individus. Cela pose problème tant du point de vue socio-politique – comment élaborer un programme syndical ou politique avec des intérêts aussi variés ? – que du point de vue économique : les spécialistes du marketing « sont obligés aujourd'hui de prendre en compte la singularité croissante des demandes, effectives ou potentielles, des consommateurs » (Ascher, 2004). Dans l'industrie et les services, l'optimum est le « one-to-one » (multiplication des options et du sur-mesure individuel – ex. lors de l'achat d'une automobile), ce que favorisent les NTIC (où l'ordinateur personnel a remplacé depuis longtemps le centre de calcul et le smartphone le téléphone fixe et le bureau des PTT).

Ce processus d'individuation va jusqu'à s'incarner dans le corps-même des individus (Le Breton, 1990), à travers la diffusion de plus en plus large de pratiques comme le tatouage et le piercing (Le Breton, 2002), le culturisme (bodybuilding) ou la chirurgie esthétique. Il se concrétise dans l'espace urbain : apparition de nombreuses salles de fitness, passage du bain-douche des piscines publiques de l'époque fordiste à la salle de bain individuelle dans les foyers les plus nantis, etc.

Par ailleurs, les nouveaux moyens de transport et de stockage des personnes, des informations et des biens permettent aux individus et aux organisations de s'émanciper en partie des contraintes spatiales et temporelles et de disposer ainsi d'espaces-temps individualisés eux aussi. Ainsi :

- grâce aux nouveaux moyens de télécommunications, la coprésence ou la proximité ne sont plus nécessaires pour un certain nombre d'échanges et de pratiques sociales (ex. video conférences, skype, achats par internet…) ;
- certaines activités, qui ne l'étaient pas avant, peuvent être menées au domicile[60] (home cinema, e-commerce, e-banking…), voire, grâce aussi au développement rapide de l'internet mobile, dans une diversité de lieux et, en tous cas, en dehors de ceux qui leur étaient réservés par le passé ;

[60] Au point que certains parlent de « home centered society »

- la simultanéité ou la synchronisation des actions sont moins indispensables car certaines d'entre elles peuvent être décalées ou asynchrones (répondeurs, e-mails, SMS, visionnement par internet d'émissions TV passées...).

« L'accroissement des possibilités d'actions et d'interactions à distance spatiale et temporelle est tel que les individus peuvent avoir l'impression d'être en plusieurs lieux et plusieurs temps à la fois » (Ascher, 2004). Cette individuation des espaces-temps et la flexibilité qu'elle induit rend l'usage d'un outil comme le GSM, voire d'un smartphone, de plus en plus indispensable pour participer à la vie urbaine, même pour ceux qui souhaitaient s'en passer.

Cela change la nature du « local », pour ceux qui ont cette plus grande maîtrise du temps et de l'espace, dans le sens où :

- le local (le quartier…) n'est plus le lieu obligé de la plupart des pratiques sociales (travail, famille, amis, religion...) qui peuvent dorénavant prendre place dans des lieux multiples;
- il *peut* être choisi.

Mais on assiste à « des formes divergentes de combinaison entre la localisation et la mobilité, qui différencient autant des activités et des populations que des lieux. D'un côté, s'affirme la capacité à maîtriser les distances, à s'affranchir des emprises territoriales et à jouer sur des lieux multiples. À l'autre extrême, les menaces de marginalisation engendrent des phénomènes réactifs de crispation sur des ressources et des identités de proximité » (Grafmeyer et Authier, 2011). Certains en effet (les « captifs » d'un territoire) vivent très mal le sentiment d'enfermement spatial et de relégation sociale et sont en demande de sécurisation et de reconnaissance (Schaut, 2002).

- Une différenciation sociale croissante et de plus en plus complexe

La division du travail s'accentue en se marquant à la fois « dans des [nouvelles] spécialisations professionnelles plus nombreuses et pointues et dans une globalisation économique qui lui fait changer d'échelle » (Ascher, 2004). La globalisation économique intègre en effet toutes les sociétés dans le même processus productif.

La différenciation sociale s'exprime aussi dans :

- la diversification des structures familiales et de leur fonctionnement ;
- la diversification des histoires de vie ;
- la multiplication des liens sociaux mais selon une texture différente (« plus de 'fils', de toutes natures, qui ne lui donnent pas moins de solidité, mais beaucoup plus de finesse et d'élasticité » (Ascher, 2004) et dans des réseaux de type réticulaire (voir le succès de Facebook ou de Twitter).

Les intersections entre les champs sociaux auxquels l'individu appartient (famille, travail, loisirs, quartier, organisations religieuses et sociopolitiques...) sont ainsi de moins en moins

nombreuses. Les champs sociaux forment une « sorte de feuilleté social » relié par les individus eux-mêmes qui passent de l'un à l'autre plusieurs fois par jour. D'où l'idée d'une « société hyper-texte, comme les mots qui font lien entre un ensemble de textes informatisés (...), hyper étant utilisé ici dans le sens mathématique d'hyperespace, c'est-à-dire d'espace à n dimensions » (Ascher, 2004).

L'analyse des réseaux permet ainsi de renouveler l'identification et l'analyse des inégalités sociales en fonction de l'étendue des espaces parcourus, de leur nombre, de la capacité à passer d'un espace à l'autre... bref, en fonction de la *motilité* des individus (Kaufmann, 2001). Plusieurs auteurs (Bourdin, 2005a; Lannoy et Ramadier, 2007) affirment que nos sociétés sont aujourd'hui caractérisées par une « mobilité généralisée ». Pour ces auteurs, la mobilité serait devenue une valeur dominante et transversale dans notre société et il existerait un consensus explicite au sujet du caractère fondamentalement positif de la mobilité, et ce dans tous les domaines du social.

Mais tout ceci est si fort que l'on peut se demander s'il ne s'agit pas d'abord d'une *injonction* à être mobile, voire d'une idéologie (Mincke et Montulet, 2010), qui n'est pas partagée par tous, qui ne se traduit pas nécessairement dans les pratiques, qui est socialement inégalement répartie et qui donne lieu à toutes sortes de résistances. D'une aspiration, l'autonomie serait devenue une *condition* (Ehrenberg, 1995) ; du « je peux », on serait passé au « je dois ».

Dans ce contexte, la mobilité sociale a changé et s'exprime plutôt au travers de projets toujours renouvelés (voir par exemple la « cité par projets » de Boltanski et Chiapello (1999) dans *Le nouvel esprit du capitalisme*). « Il ne s'agit plus d'abord de conquérir un statut dans une structure hiérarchique, mais bien d'être apte à 'rebondir', à passer d'un projet à l'autre pour 'surfer' d'une position enviable à une autre dans un environnement fluide. De ce fait, l'enjeu de la critique sociale a changé également. Il s'agit moins de dénoncer des inégalités liées aux jeux de la reproduction de positions anciennes, que de relever des inégalités d'accès » (Kaufmann, 2008b).

C'est grâce à l'élargissement progressif de ce vaste champ des possibles (ou, en tout cas, la perception qu'il en est ainsi) que la disposition à changer, à être mobile, c'est-à-dire la *motilité*, a acquis de l'importance et est devenue progressivement une ressource essentielle de l'insertion sociale (Kaufmann, 2001). En effet, les innovations techniques (comme, par exemple, les « réseaux sociaux ») ne cessent de modifier les accès à la vie sociale et nécessitent une capacité à s'adapter qui doit être perpétuellement renouvelée.

La motilité est ainsi devenue un capital, comme l'est le capital économique, culturel ou social. Mais, en tant que ressource, elle ne nécessite pas nécessairement d'être mise en œuvre physiquement pour être effective (Mercklé, 2011). On pourrait même dire que plus on dispose de ce capital et des autres formes de capitaux qui vont généralement de pair, moins on doit se déplacer dans l'espace géographique ou, en tous cas, plus on peut choisir ses déplacements et le mode de transport pour les opérer. Ce sont plutôt les autres, les moins bien dotés en capitaux, qui devront faire montre de leur capacité à être mobile et la mettre en œuvre. Pour certains emplois dans la logistique et les services par exemple (cf. le film *The navigators* de Ken

Loach[61]), on exige des travailleurs, souvent peu qualifiés, requis par ce secteur qu'ils disposent d'une automobile pour se rendre sur leur lieu de travail, souvent situé à proximité des nœuds autoroutiers et mal desservi par les transports collectifs, voire qu'ils utilisent leur véhicule personnel pour se déplacer sur les différents lieux de distribution. A l'inverse, le haut responsable d'entreprise, pourtant doté d'une grande motilité, pourra faire venir à lui ses collaborateurs, si nécessaire des quatre coins du monde. On peut même dire que c'est une des particularités de l'idéologie de la mobilité de « confondre déplacement dans l'espace et mobilité sociale » (Kaufmann, 2011).

S'appuyant sur la figure de l'étranger étudiée au début du XXe siècle par Simmel, Alain Bourdin (Bourdin, 2005b) nous explique dès lors que ce que l'on appelle couramment la mobilité ne devrait pas se mesurer par des distances matérielles objectives mais devrait plutôt être vue comme étant le moyen, à l'aide d'un ensemble de ressources techniques, cognitives et sociales, de composer, d'organiser et de complexifier notre rapport de proximité-distance à autrui, dans un contexte d'individuation.

Ceci rejoint le propos de Vincent Kaufmann (Kaufmann, 2008a; Kaufmann, 2011) quand il se demande si se déplacer beaucoup rend mobile dans le sens de nous faire changer de condition ou de milieu. En réalité, nous dit-il, dès que l'on considère qu'un déplacement dans l'espace ne devient mobilité que lorsqu'il implique aussi un changement social, déplacements et mobilité ne sont plus synonymes. Pour les chercheurs de l'Ecole de Chicago déjà (dans les années 1920), McKenzie en particulier, la mobilité désignait « le déplacement vécu comme événement marquant, laissant une empreinte sur la vie, l'identité ou la position sociale de la personne qui le réalise : une migration, par exemple, ou l'achat d'une maison, [tandis que] la fluidité est définie comme un déplacement sans effet particulier sur la personne : acheter du pain, se promener; il s'agit là de l'ensemble des déplacements routiniers et quotidiens. Autrement dit, la mobilité implique tout à la fois un changement dans l'espace physique et dans l'espace social, tandis que la *fluidité* renvoie à un mouvement dans l'espace physique uniquement » (Kaufmann, 2008b).

Les gains de vitesse et le développement fulgurant des moyens de télécommunications brouillent aujourd'hui cette distinction entre déplacement et mobilité. Ainsi, comme le résume bien Kaufmann (2008), il est possible de :

- *se déplacer sans être mobile* (pas de changement dans l'état de l'acteur) : aujourd'hui, la distance parcourue est devenue un mauvais indicateur du changement de contexte et du rapport à l'altérité; le businessman, par exemple, qui voyage d'un aéroport à l'autre ou d'un hôtel à l'autre, ou le touriste qui va sur la plage d'un hôtel cinq étoiles aux antipodes se retrouve avec d'autres personnes de sa catégorie sociale : le rapport à ce qui est autre est très réduit[62] ; l'augmentation de la vitesse des déplacements quotidiens et des

[61] A visionner gratuitement sur Youtube.

[62] Wagner (2007) nous indique que le cosmopolitisme des hautes classes est ancien, même s'il a évolué dans sa forme (du cosmopolitisme de l'aristocratie à la culture internationale des managers) et qu'il s'est élargi, dans une certaine mesure, aux classes moyennes des pays dits riches, voire à celles des pays émergents. Il est clair en tous cas que l'accès aux « déplacements sans mobilité » suppose la libre circulation, qui est loin d'être offerte à tous les habitants de la planète (si on se limite aux déplacements touristiques et aux voyages d'affaire, sans même évoquer la mobilité résidentielle). Même au sein de l'Union européenne, des restrictions sont imposées à certains ressortissants (Roumains et Bulgares, en

distances parcourues pour se rendre à son travail a contribué au maintien, voire au renforcement des sédentarités (Joly, 2005; Lück et Ruppenthal, 2010).

- *ne pas se déplacer et être mobile* ; les grands consommateurs de communication à distance, par internet, pour autant qu'ils fréquentent des univers sociaux spécifiques et différents peuvent se retrouver dans cette situation (ce qui renvoie, d'après Bourdin (2005) à la capacité contemporaine de créer des interactions totalement décontextualisées en abolissant les barrières de l'espace et du temps); se mettre en projet (par exemple, le prisonnier qui entreprend des études ou à qui l'on demande de préparer un projet de réinsertion (Mincke et Lemonne, 2014)) ou explorer son « espace potentiel[63] » (Delchambre, 2009) sont aussi des manières d'être mobile ; comme indiqué plus haut, les nouvelles technologies de l'information et de la communication (GSM, email, skype, réseaux sociaux...) nous permettent aujourd'hui une certaine connexité et de changer constamment de rôles tout au long de la journée (travailleur, parent, époux, ami...) ;
- *se déplacer et être mobile* ; l'immigration, surtout si elle s'accompagne d'une acculturation au milieu d'accueil, rentre clairement dans ce cas de figure ; mais, contrairement à jadis où le migrant passait une sorte de point de non retour (cf. Ellis Island à New York), aujourd'hui, les NTIC (TV par satellite, internet, skype, etc.) et l'accessibilité des moyens de transport rapides créent une sorte de réversibilité potentielle et accroissent les possibilités de maintenir un enracinement dans la société d'origine.

Mais le champ des possibles n'est pas le même pour tous. La proximité relationnelle peut ainsi être entravée par une grande distance sociale qu'il est parfois difficile de réduire. Des études ont montré (Samarcande *et al.*, 2008) que, même dans un espace urbain aussi restreint que Bruxelles (162 km²), être mobile suppose non seulement la capacité de nous représenter préalablement les lieux dans lesquels nous allons nous déplacer mais aussi, au fur et à mesure que nous découvrons des espaces qui nous sont inconnus, de mettre en œuvre des compétences cognitives souvent mises à mal par la désocialisation et l'exclusion. Mais, si parvenir à se déplacer dans l'inconnu constitue souvent une étape nécessaire pour être capable de se mouvoir dans l'espace social, elle n'est pas suffisante. « La défiance et la recherche de l'entre-soi, les stratégies d'évitement [de certains quartiers, de certains transports…] et de regroupement concernent à peu près toutes les catégories (...). La ségrégation ne consiste pas seulement à assigner certains individus à certains territoires, à ranger chacun auprès de ses pairs : elle

---

particulier). Par ailleurs, il est intéressant de noter que, quand bien même la libre circulation est possible, ce droit est loin d'être exercé par tous. Ce qui caractérise l'Europe en particulier, c'est la sédentarité, la mobilité étant le fait de catégories relativement minoritaires (Schneider et Collet, 2010; Schneider et Meil, 2008). Voir travail sur la frontière de l'artiste-performeur Francis Alÿs et du photographe-pédagogue Jean-François Pirson (*Cahiers de Beyrouth*, sur l'impossibilité de marcher vu les contrôles à l'entrée de chaque quartier, *Autour de Bruxelles. La limite comme chemin* (espaces.regards éditions, 2008) ou *La danse de l'arpenteur* (2014))

[63] L' « espace potentiel », que l'on peut également appeler « espace transitionnel », est un concept développé par Donald W. Winnicott. Il consiste en une série de ponts reliant l'intérieur et l'extérieur, que l'on crée pour compenser la rupture entre ces deux « entités ». Il n'est pas constant. Appliqué à la mobilité, il représente un espace intermédiaire que les personnes « créent », se représentent et qui permettent d'instaurer une certaine confiance, cette dernière permettant à son tour de « se prêter au jeu », c'est-à-dire dans notre cas d'utiliser effectivement ce qui est disponible. La facilité à mettre en place cette confiance peut être influencée par le bagage culturel dont dispose l'individu.

verrouille aussi l'avenir. (...) » (Maurin, 2004). Mais la dualisation et la ségrégation socio-spatiale dans les grandes métropoles n'a pas nécessairement un impact inexorable sur la mobilité. Par exemple, on peut vivre dans un quartier « défavorisé » d'une grande ville sans y être pour autant « enfermé » car partie prenante de réseaux cosmopolites plus ou moins étendus, plus ou moins visibles... C'est ce qu'on appelle la « mondialisation par le bas » (Tarrius, 2002). Mais les ressources internationales des immigrés sont variables et la participation à des réseaux transnationaux suppose la valorisation des langues d'origine et l'acceptation d'avoir une « vie double » ou de vivre entre deux mondes, ce qui peut parfois être perçu aussi comme un refus d'intégration ou une incapacité à s'intégrer (Wagner, 2007).

IV.2. La ville-marchandise et la nouvelle question sociale

IV.2.1. L'espace au centre des stratégies post-fordistes

Le capitalisme cognitif se caractérise par une organisation du travail qualifiée dorénavant de « post-fordiste ». Le post-fordisme renvoie aux changements qui ont pris place dans l'économie capitaliste depuis les années 1970 quand la crise frappa la production de masse de biens standardisés dont la forme organisationnelle la plus efficiente était la grande entreprise. Ces changements visaient à mettre en œuvre une plus grande flexibilité et conduisirent à redécouvrir les avantages de petites entreprises capables de produire des biens différenciés en quantités limitées (Kumar, 2005).

Pour Klein et Fontan (Klein et Fontan, 2003), la fabrication, dans le contexte post-fordiste, possède deux caractéristiques qui la distinguent de la fabrication fordiste, la flexibilité et la mobilité des entreprises (cf. l'exemple du système Nike (Carroué, 2005)).

- La *flexibilité* consiste essentiellement en la capacité de modifier les rythmes et les types de production selon les exigences de la demande qui est, comme on l'a vu, de plus en plus individualisée et différenciée, ce qui implique la transformation de l'intégration verticale typique de la production fordiste, représentée par des grosses entreprises intégrées verticalement de façon interne. L'intégration verticale persiste, mais, dans la production postfordiste, elle s'externalise, à travers la généralisation de diverses formes de sous-traitance et d'interrelations entre, d'un part, des donneurs d'ordres et des fournisseurs, et, d'autre part, entre des entreprises et des institutions (publiques, de recherche, etc.). Le post-fordisme externalise donc des activités (production et services) qui, jadis, était concentrée au sein de l'entreprise, ce qui a des effets sur la localisation.

Le recours à la sous-traitance se généralise ainsi dans de multiples secteurs (de la construction à l'hôtellerie à la construction en passant par l'industrie) : autour d'un « noyau dur » où se concentre la main-d'œuvre la plus qualifiée qui conçoit les projets et organise leur mise en œuvre, se trouvent un ou plusieurs cercles concentriques dans lesquels les salaires et les conditions de travail sont de plus en plus précaires. Plus on s'éloigne du noyau dur et plus la sous-traitance s'opère en cascade, avec toute la difficulté d'y appliquer les règlements et conventions collectives négociées au niveau d'un secteur (cf. le non respect des lois sociales et

fiscales et les accidents de travail en recrudescence). « L'ajustement de la ressource humaine aux fluctuations du marché » (Supiot, 1999), justifié par la mondialisation, se traduit par une fragmentation et un délitement des statuts professionnels et par une instabilité croissante pesant sur les conditions de travail et de vie des salariés (Martinez, 2010). Cette dégradation touche une frange de plus en plus importante de la population active locale mais résulte aussi du recours à des sociétés étrangères intra- ou extra-européennes qu'il est difficile de contrôler, voire de l'utilisation d'une main-d'œuvre clandestine.

> La flexibilité vise aussi à éviter les gaspillages et l'immobilisation de la production (stocks). Cet objectif s'est concrétisé notamment dans un nouveau mode d'organisation du travail qualifié de « toyotisme », inventé pour la firme Toyota par l'ingénieur Taiichi Ono, qui se caractérise par le « just in time » et l'amélioration de la qualité par une plus grande autonomie et implication des équipes de travail.

- Quant à la *mobilité* ou à la *fluidité spatiale* d'une part croissante des activités économiques, elle consiste en la capacité de se déplacer, ou de déplacer des segments de la production, vers les lieux où il est possible d'obtenir les meilleures conditions pour la réalisation d'une étape spécifique de la production. II s'agit en fait d'utiliser au maximum les avantages comparatifs que présentent les différentes régions, villes ou quartiers, soit en s'y déplaçant, soit en implantant des succursales, soit en établissant des liens avec des entreprises par l'intermédiaire de contrats de sous-traitance.

La production de masse fordiste n'a donc pas disparu. Elle n'a même jamais été aussi puissante mais elle s'est déplacée géographiquement[64] et est dorénavant mise en œuvre par des « firmes-réseau sans usines ». D'où le terme de post-fordisme.

Les villes et les territoires se transforment ainsi en espaces productifs qui, s'ils veulent influencer la création ou l'implantation d'entreprises et d'emplois, se doivent d'offrir des avantages comparatifs (externalités). Ceux-ci peuvent encore porter sur les matières premières et découler de conditions associées à des avantages comparatifs naturels mais surtout sur des conditions socialement construites, qui participent à la valeur ajoutée d'un territoire, telles que le coût et la qualité de la main-d'œuvre, les réglementations socioéconomiques ou environnementales, le contexte institutionnel et organisationnel, la recherche technologique, la qualité de vie, les infrastructures de transport et communication, et, bien entendu, l'existence d'incitants publics.

Si les capitaux cherchent des espaces, les collectivités locales offrent donc des espaces dotés d'*avantages comparatifs*. Cela engendre « des responsabilités nouvelles pour les pouvoirs publics qui doivent contribuer plus qu'auparavant à créer un environnement matériel, économique, social,

[64] Contrairement aux idées reçues, les délocalisations d'entreprises en Europe ne donnent pas majoritairement lieu à une relocalisation en Asie. En France par exemple, la majorité des délocalisations récentes prennent place au sein de l'UE, en particulier vers les nouveaux Etats membres aux coûts salariaux moindres (Fontagné et D'Isanto, 2013).

culturel, propice aux activités économiques » (Ascher, 2004). Les territoires, et les villes en particulier, doivent dès lors trouver leur positionnement dans l'espace économique mondialisé en fonction des avantages comparatifs qu'ils sont en mesure de valoriser. Ils doivent ensuite « se vendre » et faire leur promotion aux échelles adéquates (« marketing urbain »). On serait ainsi passé en quelques siècles de la ville marchande à la *ville marchandise*.

Dans cette concurrence entre villes pour tirer leur épingle du jeu, on assiste alors à un double processus :

- d'*homogénéisation* : nécessité de retrouver dans toutes les villes les mêmes acteurs économiques ou le même type d'acteurs économiques, signe qu'elles tiennent leur rang (voir, par exemple, les grandes enseignes que l'on retrouve partout);
- de *différenciation* : la concurrence interurbaine s'élargit et s'aiguise, accentuant l'importance des différences, de la valeur ajoutée de chaque ville particulière.

La différenciation n'a pas pour seul but d'attirer des entreprises et activités économiques *de l'extérieur* mais de valoriser les atouts présents *dans* la ville ou d'en créer de nouveaux, susceptibles d'attirer des visiteurs régionaux, nationaux ou internationaux. Les politiques culturelles au sens large font donc partie intégrante des stratégies d'attraction. Elles peuvent porter sur :

- le patrimoine matériel et immatériel qu'il s'agit parfois de réinventer (Bourdin, 1984); toutes les villes ne sont pas également dotées de ce point de vue, l'histoire et le passé hégémonique de l'économie-monde européenne offrant sans doute à ce continent d'indéniables atouts;
- la création de musées (le musée Guggenheim de Bilbao, construit par l'architecte Frank Gehry, qui a ouvert ses portes en 1997, a servi de référence en la matière) et de bâtiments emblématiques (salles de concert, etc.) et, plus généralement, la réalisation de « grands projets urbains » (Hubert *et al.*, 2014), transformant des pans entiers d'une ville (ex. la réhabilitation du front de mer de Barcelone ou de Vancouver) ; l'engagement d'architectes star (« star architects ») fait partie intégrante de la démarche pour lui donner toute la notoriété et la qualité (parfois mais pas toujours[65]) souhaitées (outre Frank Gehry déjà cité, on peut mentionner des noms comme ceux du Britannique Norman Foster, du Hollandais Rem Koolhaas, des Français Jean Nouvel, Christian de Portzamparc et Jean-Paul Viguier, de l'Espagnol Santiago Calatrava, de l'Italien Renzo Piano, de l'Irako-britannique Zaha Hadid[66], du polono-américain Daniel Libeskind, des Suisses Mario Botta, Jacques Herzog et Pierre de Meuron, etc.) ; il en va de même parfois de la présence, éphémère ou durable, dans l'espace public d'œuvres de plasticiens réputés ou à la mode (Jeff Koons, Anish Kapoor…) ;

[65] Il est parfois reproché aux « star architects » des réalisations en série, sans véritable vision urbanistique et réflexion en profondeur sur la topologie du lieu où le bâtiment doit s'insérer. Cela donne alors naissance à des « ovnis » mal intégrés à leur environnement et peu fonctionnels, comme la nouvelle Gare des Guillemins à Liège, dûe à l'architecte Calatrava.
[66] Une des rares femmes « star architect ».

- l'organisation d'événements (festivals…) ou de labels (capitale européenne de la culture…) culturels ou assimilés (autour des arts de la bouche et de la gastronomie, par exemple).

Dans la même perspective de notoriété et d'attractivité, il faut mentionner bien sûr aussi l'organisation de grandes compétitions sportives (jeux olympiques, mondial ou euro de football, tournoi de tennis, meeting d'athlétisme, etc.) ou d'événements récréatifs (Paris-plage ou Bruxelles-les-bains[67]), que ceux-ci associent ou non des activités culturelles (concerts, etc.).

Ces évolutions tendent à rendre la ville *créative* (Debroux, 2013; Kolenda et Yang Liu, 2012; Lawton *et al.*, 2013; Reese *et al.*, 2010; Vivant, 2009), *récréative*, voire franchement *festive* (Gill, 2014). Elles vont jusqu'à donner lieu à des modifications de l'aménagement des espaces publics (ex. piétonnisation des boulevards centraux à Bruxelles) ou de leur usage (ex. privatisation à l'occasion d' « événements »).

IV.2.2. Mutation, expansion et centralisation du système urbain

Les nouvelles conditions de la concurrence placent donc l'espace au centre des stratégies post-fordistes et donnent lieu à un ré-échelonnage des territoires. « Les logiques d'armature, de hiérarchie et d'emboîtement des espaces, qui ont représenté une figure historique forte, composent de plus en plus avec d'autres modes d'agencement des rapports de coopération, de compétition et de domination entre les villes » (Grafmeyer et Authier, 2011).

On assiste à l'expansion du système urbain. Par *expansion,* on désigne l'accroissement progressif de la portée territoriale et de l'influence du système urbain pris globalement (Frisbie et Kasarda, 1988). De plus en plus de villes sont en effet interconnectées mais de manières extrêmement diverses (cf. exemple du système Nike). Il n'est pas étonnant dès lors que tout un courant de recherche en études urbaines ait pris pour objet l'étude des multiples relations entre les villes.

Toutes les villes ne sont pas pour autant des « villes-monde » au sens de Braudel mais nombreuses sont celles qui sont des « global cities », des « villes mondiales », comme les appelle Saskia Sassen (Sassen, 1991; Sassen, 2008; Sassen, 2009). Cette auteure précise ce qu'elle entend par « villes mondiales » de la manière suivante :

- la dispersion géographique des activités économiques qui caractérise la mondialisation rend d'autant plus importantes, complexes et stratégiques les fonctions centrales de coordination des entreprises au fur et à mesure que ces dernières croissent et se dispersent;
- les quartiers généraux des grandes entreprises transnationales ont de plus en plus tendance à sous-traiter une part importante de ces fonctions centrales à des firmes

[67] « Bruxelles-les-Bains » mêle stands de restauration, activités sportives et ludiques, et concerts. « Chaque édition est le laboratoire de la suivante. Cet événement est en mutation perpétuelle et nous avons encore l'intention d'y ajouter des nouveautés dans les années qui viennent », précise Olivier Mees, le responsable de l'organisation. Sur cinq semaines (entre le 1er juillet et le 7 août 2015), celui-ci estime qu'entre 350.000 et 400.000 visiteurs se sont rendus sur le site de « Bruxelles-les-Bains »
(Source : A.F., « Bilan ensoleillé pour la 14e édition de Bruxelles-les-Bains », La Libre Belgique, 10 août 2015).

spécialisées en gestion comptable et financière, en services juridiques, en relations publiques et publicité, en informatique, etc. ;

- la diversité des compétences spécialisées requises et leur interconnexion font que l'environnement urbain fonctionne comme un gigantesque « centre d'information » ; être dans une ville est alors synonyme d'être dans un milieu extrêmement dense et intense d'information où les échanges et les interactions non routinières en « face-à-face » sont souvent essentielles ;
- le quartier général d'une grande entreprise transnationale peut potentiellement déplacer tout ou partie de son siège dans une autre ville à condition que celle-ci offre tous les services spécialisés nécessaires ; c'est donc l'existence d'un tissu dense de services spécialisés qui fait qu'une ville est « mondiale », plus que la présence en son sein d'un grand nombre de quartiers généraux d'entreprises ;
- les firmes de services spécialisés sont amenées à fonctionner en réseau et à avoir des filiales ou des partenaires dans un grand nombre de villes dans le monde pour pouvoir accompagner leurs clients et les assister correctement dans tous les contextes spécifiques auxquels ils ont affaire ;
- beaucoup de villes tirent leur importance de leur insertion dans ce type de réseaux transnationaux, davantage que (contrairement au passé) de leur hinterland local ; la conséquence en est que les « villes mondiales » sont de plus en plus déconnectées de leurs hinterlands proches et même de leur économie nationale ;
- la présence dans ces villes d'une main-d'œuvre à haute qualification et à haut niveau de revenus accroît les inégalités socio-spatiales entre la population qualifiée qui connaît une augmentation rapide de ses revenus et celle qui se trouve dans la spirale inverse ; il s'ensuit le développement d'une économie informelle, seul moyen pour cette dernière population de survivre.

Le paradoxe est donc que l'hypermobilité du capital et de l'information qui caractérise nos sociétés contemporaines a besoin, pour exister, de s'ancrer dans des *lieux* comme les « villes mondiales », où le « travail de mondialisation » est réalisé. Pour ces villes, l'accessibilité et le potentiel de main-d'œuvre qualifiée mais aussi la qualité de vie, les équipements éducatifs, la culture, les loisirs et l'image même de la ville que cette main-d'œuvre exige deviennent ainsi des éléments-clés d'attractivité à sans cesse maintenir et développer.

A noter qu'il existe une multiplicité de processus qui mènent à la production de « villes mondiales », en particulier des processus politico-culturels. Bruxelles en est un bon exemple, elle qui doit son statut de petite « ville mondiale » (Corijn et Vloeberghs, 2009) au fait qu'elle est capitale politico-administrative des institutions européennes (Taylor, 2008). C'est la raison pour laquelle elle concentre en son sein un grand nombre de services spécialisés et de lobbyistes (Huysseune et Jans, 2008; McGrath, 2006; van Schendelen, 2008), tout en n'étant plus véritablement un lieu d'hébergement important pour les quartiers généraux des grandes entreprises transnationales, ce qui par ailleurs s'explique par la perte historique de contrôle de la

Belgique sur son économie et son ouverture au capitalisme international (Vandermotten *et al.*, 2008). Ce rôle de capitale européenne de Bruxelles a sur cette ville de nombreux effets induits, notamment sur le secteur culturel, le secteur horeca[68] et l'industrie touristique.

Quant à la *centralisation* qui est la deuxième caractéristique, avec l'expansion du système urbain, des mutations en cours, elle ne veut pas nécessairement dire *concentration* dans l'espace : la concentration a à voir avec la densité, alors que la centralisation se réfère à une augmentation du volume et de l'intensité des activités (de gestion, de coordination…) et de leur influence sur un territoire plus large. On peut avoir un étalement urbain croissant avec des zones en déclin et une densité moindre et pourtant une plus grande centralisation.

Le modèle qui émerge aujourd'hui, à côté du *modèle radioconcentrique* organisé autour du centre-ville (métaphore de l'œuf sur le plat), est le *modèle réticulaire* (métaphore de l'omelette) : urbanisation déconcentrée, polycentrique, avec des nœuds fonctionnellement intégrés et des échanges économiques et sociaux organisés autour des technologies de transport et de communication. C'est ce que Veltz (Veltz, 1996) appelle l'économie d'archipels.

« La croissance interne des agglomérations, par extension à leurs périphéries immédiates et par densification, fait largement place à une croissance *externe*, c'est-à-dire par l'absorption dans leur zone de fonctionnement quotidien, de villes, de bourgs et de villages de plus en plus éloignés » (Ascher, 2004) mais eux-mêmes en croissance. Cela donne lieu à de nouvelles formes d'agglomérations, qu'Ascher appelera les « métapoles », vastes conurbations, distendues et discontinues, hétérogènes et multipolaires (ou polycentriques). Ce qui a pour conséquence de voir s'estomper l'opposition ville-campagne et d'avoir dorénavant, dans beaucoup de pays, une majorité de citoyens « urbanisés » qui n'habitent plus dans la ville centre consolidée. Les termes de « centre » et de « périphérie » perdent alors de leur pertinence puisque le modèle radioconcentrique n'est plus nécessairement la référence primordiale.

Le modèle réticulaire est toutefois critiqué aujourd'hui, notamment pour des raisons environnementales (accroissement de la dépendance à l'automobile…) et économiques (« mitage » des territoires et faibles densités de populations qui rendent coûteuse une offre de services de qualité…).

IV.2.3. Nouvelles inégalités, urbanisation de la question sociale, et territorialisation des politiques publiques

IV.2.3.1. La reconfiguration des populations et des activités dans les villes et territoires mondialisés

Avec ces changements, les exigences en matière de formation et de qualifications ont fortement augmenté et la disponibilité dans les centres-villes des emplois de premier niveau et peu qualifiés, qui jadis attiraient et permettaient l'insertion de millions de travailleurs, notamment migrants, a fortement diminué. On assiste pourtant dans les villes, surtout celles qui, en Europe occidentale et aux Etats-Unis, occupent une place de choix dans le réseau mondial des villes, à la concentration de travailleurs, notamment migrants (voir, par exemple, l'histoire de la

[68] HORECA : Hôtels, Restaurants, CAfés

rapide « mondialisation » de la population bruxelloise (Vandecandelaer, 2013)), pour la plupart peu qualifiés attirés par la prospérité économique ou forcés à quitter la guerre et/ou la misère de leur pays d'origine. Il en résulte des taux de chômage élevés, des exclusions du marché du travail et une dépendance sociale plus grande[69].

Schématiquement[70], la répartition de la population et des activités dans l'espace prend généralement la forme suivante dans les « villes mondiales » (Frisbie et Kasarda, 1988):

- suburbanisation des résidents des classes moyennes et supérieures et tendance à leur regroupement dans des « ghettos de riches » tentés par la fermeture sociospatiale (« gated communities ») et par la rupture de solidarité (ex. aux USA, « refus de plus en plus explicite de payer des impôts locaux au prétexte que ces quartiers pourraient devenir progressivement autosuffisants » (Ascher, 2004))
- remplacement partiel dans les parties centrales des populations suburbanisées par des populations au statut socio-économique moins élevé (« ghettos de pauvres »);
- déconcentration des établissements manufacturiers et de vente au détail et en gros et augmentation dans les centres-villes (et, éventuellement, dans des pôles périphériques plus proches des lieux de résidence des classes moyennes et supérieures) des activités administratives, financières et autres de coordination et de contrôle ;
- déclin correspondant des emplois ouvriers et de faible qualification dans les parties centrales des villes et augmentation des emplois qualifiés de traitement de l'information (« information-processing ») ;
- écart croissant en résultant entre les qualifications des populations résidant dans les parties centrales et les exigences de la nouvelle économie urbaine (« spatial mismatch ») ;
- haut taux de chômage structurel et dépendance sociale des populations résidentes peu qualifiées au fur et à mesure que cet écart s'accroît.

D'une manière générale, « les écarts s'accentuent, en particulier, entre les lieux représentatifs du dynamisme économique ou culturel, et ceux où se concentrent les activités en perte de vitesse ou les populations défavorisées » (Grafmeyer et Authier, 2011). Mais, comme le rappelle judicieusement Wagner (2007), la cause de l'accroissement des inégalités n'est pas à imputer uniquement à la mondialisation mais aussi aux « politiques nationales de démantèlement des États-providence, [à] la transformation des normes concernant les hiérarchies salariales et [à] la fragilisation des organisations représentant les travailleurs peu qualifiés ».

En Belgique, un rapport de 2015 sur l'ensemble des principales régions urbaines (Vandermotten *et al.*, 2015) a montré que le fossé a tendance à se creuser entre les zones les plus pauvres, qui concentrent les difficultés, et les « beaux quartiers ». Ainsi, toutes les régions urbaines se caractérisent par un contraste entre leur centre-ville, appauvri, et leur périphérie, aisée. Mais les villes du nord du pays ont des proportions plus modérées (le taux le plus élevé –

[69] Les pays du sud connaissent également, et souvent à une plus grande échelle, des mouvements migratoires liés au contexte économique, socio-politique ou climatique. La Chine, premier pays émergent et bientôt première économie de la planète, connaît, quant à elle, une importante et très rapide migration interne des campagnes vers les villes.

[70] Ce schéma connaît des exceptions dans certaines villes (par exemple, Paris ou Lyon) qui sont parvenues à conserver en leurs centres leurs classes moyennes et supérieures, grâce en particulier aux aménités urbaines offertes (Brueckner *et al.*, 1999).

Anvers – est tout de même de 20%) d'habitants vivant dans des quartiers en difficulté, par rapport à Bruxelles (près de 50%) et aux villes wallonnes (43% à Liège, 56% à Charleroi). Au cours des dix dernières années, les nouvelles populations migrantes se sont installées principalement dans ces quartiers en difficulté en raison des prix plus bas des loyers et ont ainsi renforcé les écarts, les « beaux quartiers » restant fermés tant aux ménages voulant quitter les quartiers les plus pauvres qu'à ces nouveaux migrants. Le sillon hennuyer d'ancienne industrialisation (Charleroi, La Louvière, Mons), caractérisé par de très nombreux quartiers en difficulté, se distingue aussi par une dispersion géographique plus importante de la pauvreté, dans des quartiers parfois éloignés du centre-ville. Ce sont ainsi des parties substantielles des territoires urbains, voire même des régions entières, qui se retrouvent à la périphérie du dynamisme économique ou culturel, au point que l'on puisse parler d'une *fragmentation* croissante des territoires (Navez-Bouchanine, 2002). Cette situation n'est évidemment pas sans conséquences notamment sur la géographie électorale (Guilluy, 2010) et sur les chances qu'ont les habitants de ces territoires de pouvoir traverser un jour les barrières, invisibles mais bien réelles, qui les séparent des quartiers plus prospères.

À noter toutefois que, comme le souligne Fijalkow (2004), la concentration spatiale des problèmes sociaux dans certains quartiers, mise en exergue par les chiffres, inquiète parfois davantage les observateurs et les acteurs sociaux que les populations qui y vivent. Il ne faut en effet pas sous-estimer les capacités d'adaptation et de (ré) organisation (cf. Ecole de Chicago) dont celles-ci font preuve, ni d'ailleurs la convivialité et l'entraide qui caractérisent encore de nombreux quartiers populaires.

IV.2.3.2. La ségrégation socio-spatiale

Peut-on pour autant parler de *ségrégation* socio-spatiale pour rendre compte de cette division sociale de l'espace ? Dans son sens fort, la ségrégation[71] renvoie d'abord « à une action délibérée, soit directement politique soit par le biais de mécanismes économiques ou juridiques » qui tend « à créer des séparations, des mises à l'écart, des territoires particuliers (enclaves) » (Frantz, 2011). On pense bien sûr d'abord aux ségrégations raciales et ethniques où des populations particulières, privées (d'une partie ou de la totalité) de leurs droits, sont volontairement séparées du reste de la société : le ghetto juif, l'apartheid sud-africain, la ségrégation raciale aux Etats-Unis, les territoires palestiniens enclavés, etc. Mais les enclaves résidentielles fermées, les « gated communities », qui sont le fait de populations riches qui, essentiellement en Amérique (du nord et du sud), souhaitent se protéger des populations pauvres de la ville, relèvent de la même volonté – inversée cette fois – de séparation. Cette ségrégation est toutefois *endo-régulée* (c'est la catégorie séparée qui a organisé sa propre mise à l'écart et a choisi son rapport à l'espace), alors que la précédente était *exo-régulée* (c'est la catégorie dominée qui est mise à l'écart par la catégorie dominante ou subit son rapport à l'espace) (Frantz, 2011).

[71] On n'aborde ici que la ségrégation résidentielle. Une ségrégation peut exister aussi vis-à-vis du travail, des lieux de loisirs, des transports, etc.

Mais, dans un sens moins fort, le terme ségrégation est utilisé également pour rendre compte de la division sociale de l'espace urbain, c'est-à-dire de la distribution différentielle des populations (en fonction de leur origine nationale, de leur statut socio-économique, de leur niveau d'étude…), dont on a parlé plus haut, ou de ce qu'on appelle aussi l'*hétérogénéité* de la ville. Les chercheurs de l'Ecole de Chicago ont été les premiers à nous montrer comment fonctionnent les processus d'agrégation / désagrégation suite aux déséquilibres induits par les crises que connaît la ville et qui lui sont inhérentes : de nouvelles dominances s'imposent dans certains quartiers et de nouvelles identités et règles y font leur apparition. Mais, vu leur approche essentiellement naturaliste, ces chercheurs ne mettent pas en avant le rôle des rapports de classes ou des politiques publiques dans la production de la discrimination socio-spatiale. Or, celle-ci est « un processus dont les mécanismes, faisant système, contribuent à telle ou telle forme de ségrégation » (Frantz, 2011) : la division sociale de l'espace urbain n'est pas la même en effet dans le système féodal par exemple que dans la ville industrielle capitaliste ou dans la ville mondiale post-industrielle.

La ségrégation socio-spatiale n'est pas un phénomène nouveau : elle a existé de tous temps. Avec Fijalkow (2004), on peut d'ailleurs se demander si la ville non ségrégée, c'est-à-dire une répartition égale des populations dans l'espace urbain, a jamais existé[72]. Si la question se pose avec une certaine acuité aujourd'hui, c'est parce que l'explosion urbaine que nous connaissons à l'échelle planétaire met particulièrement en exergue l'iniquité que la ségrégation socio-spatiale représente dans un monde où les inégalités se creusent[73]. Réduire les inégalités est alors une question de justice sociale et d'accès pour tous aux différents services urbains.

Mais une ségrégation socio-spatiale exacerbée soulève également d'autres préoccupations. Ne va-t-elle pas amenuiser ce qui fait la spécificité et la force de la ville, à savoir la possibilité pour des inconnus de se rencontrer, le fait d'être le lieu par excellence des interactions entre individus (Agier, 1996) ? Valoriser la « superdiversité », le métissage et la rencontre entre toutes les composantes de la ville est vu alors comme source de créativité et de prospérité pour la ville. Par conséquent, l'analyse de la ségrégation socio-spatiale ne doit pas se focaliser sur les quartiers pauvres et les quartiers « ethniques » de la ville (cf. la plupart des monographies de l'Ecole de Chicago). À côté (et le plus souvent loin…) des « ghettos de pauvres » se trouvent des « ghettos de riches », c'est-à-dire des espaces résidentiels où les classes supérieures peuvent vivre entre-elles, loin des classes populaires, et tourner le dos à la diversité urbaine[74]. Ces « ghettos de riches » se distinguent des « ghettos de pauvres » par le fait qu'ils sont choisis par ceux qui ont les moyens d'y élire domicile (car le prix est le reflet du caractère distinctif de ce type de

---

[72] Tout dépend aussi de l'échelle à laquelle on examine la question. Dans le Paris haussmanien, par exemple, il pouvait y avoir une certaine diversité sociale à l'échelle du quartier mais une ségrégation socio-spatiale à l'échelle de l'immeuble : les bonnes avaient leur chambre dans les combles et n'avaient accès aux appartements que pour y travailler. Il s'agit bien là d'une ségrégation exo-régulée, dictée par la domination de classe. Voir le film *Les femmes du 6e étage* de Philippe Le Guay avec Fabrice Luchini et Sandrine Kiberlain ou, plus récemment, dans un contexte brésilien analogue, *Une seconde mère* de Anna Muylaert avec Regina Casé.

[73] Il existe plusieurs indices quantitatifs, notamment celui de Duncan, pour mesurer la ségrégation spatiale, c'est-à-dire la sur- ou la sous-représentation, dans les différents quartiers, d'une catégorie par rapport à l'ensemble de la ville.

[74] Dans la métropole bruxelloise par exemple, au « croissant pauvre » qui entoure par l'ouest, du nord au sud, le pentagone central, correspond un « croissant riche », à l'est, qui couvre une part importante des Brabant flamand et wallon, grosso modo de Leuven à Nivelles. À Paris, Michel Pinçon et Monique Pinçon-Charlot (1989, 2010) ont bien décrit les stratégies de reproduction sociale de la haute bourgeoisie dans les « beaux quartiers » (XVIe arrondissement notamment).

localisation – cf. encadré ci-après) et d'ainsi échapper aux frictions inhérentes à la co-existence, en milieu urbain dense, de populations hétérogènes. Ces frictions peuvent d'ailleurs devenir insoutenables[75] pour ceux qui n'ont pas la possibilité de quitter leurs quartiers paupérisés et qui vivent leur situation comme un enfermement ou une relégation[76] ou qui, à tout le moins, regardent avec dépit la dégradation de leur cadre de vie (voir le documentaire sur *La querelle* ou le film *Dheepan* (2015) de Jacques Audiard, palme d'or à Cannes). D'où l'importance des politiques publiques visant à améliorer les conditions de vie dans ces quartiers (voir section suivante).

Toutefois, l'aspiration à la « demeure », c'est-à-dire, dans le contexte d'individuation contemporain, à un lieu d'autonomie et d'expression de soi, nécessite parfois de mettre l'urbanité à distance, pour en quelque sorte se recentrer sur soi et se ressourcer, sans pour autant la rejeter (Remy, 2005). Déjà, Chamboredon et Lemaire (1970) avaient montré que mettre dans un même grand ensemble de logements des personnes d'origines sociales différentes n'allait pas de soi ou, autrement dit, que la proximité spatiale n'induisait pas une plus grande proximité sociale mais provoquait, au contraire, le déploiement de diverses stratégies de mise à distance (d'où « l'anonymat des grands ensembles »). Ces considérations ont potentiellement une incidence sur les conceptions architecturales et urbanistiques. Concernant les premières, il s'agit notamment de prévoir une séparation nette entre l'intérieur et l'extérieur du logement. « Chez soi » suppose « une ouverture sélective sur les autres et donc des transitions entre le dedans et le dehors » (Remy, 2005). Une trop grande proximité physique est en effet souvent vécue comme une menace d'intrusion potentielle. Il s'agit aussi, pour l'architecte, de ne pas concevoir le logement comme un « en-soi » mais de rétablir, en collaboration avec l'urbaniste, le lien entre individuation et socialisation, à travers notamment un aménagement adéquat des cheminements piétons et de leur croisement avec les lieux d'échanges intermodaux, ainsi qu'à travers des espaces publics qui permettent l'expérience de la diversité, centrale dans la sociabilité urbaine. L'espace public peut devenir alors « un lieu fédérateur favorisant les rencontres entre des populations d'origines diverses (...). Ceci se fait d'autant plus normalement que l'espace disponible permet à chacun de se démarquer » (Remy, 2005). L'accessibilité pour tous est donc une qualité essentielle de l'espace public, qui se doit d'être suffisamment grand (eu égard à son nombre d'utilisateurs), ouvert et hospitalier (bancs publics, fontaine, etc.), pour permettre à chacun d'être perméable aux perceptions de l'autre[77] (voir, par exemple, l'aménagement de la place Flagey à Ixelles in Bergilez *et al.*, 2005). « Un espace public est donc un espace où l'intrus est accepté » (Joseph, 1984), à condition qu'il respecte les règles tacites d'interaction en vigueur (cf. Goffman).

---

[75] Jean Remy (2005) note toutefois qu'une culture populaire de l'habiter, certes moins prégnante aujourd'hui, perçoit les « bruits de la maison » comme signifiant la proximité des autres et leur présence rassurante. Mais on fait référence ici à des frictions d'une autre ampleur comme celles dues à la diversité croissante des rythmes urbains (par ex., ceux qui font la fête tard le soir vs ceux qui doivent se lever tôt pour aller travailler) ou à des pratiques plus invasives comme l'occupation la nuit des halls d'immeubles par les jeunes qui n'ont pas d'autre endroit où aller.

[76] La relégation des populations précarisées dans les « cités » situées en périphérie des villes françaises, est souvent citée en exemple ici (sorte d'assignation à résidence dans un territoire donné, qui stigmatise ses occupants et dont il est difficile de s'extirper), mais certains auteurs (Guilluy, 2010) ont nuancé ce point de vue en rappelant que ces territoires, qui ont fait l'objet de nombreux programmes sociaux rarement couronnés de succès, ont l'avantage d'être à proximité des villes et de leurs bassins d'emplois, à la différence de certaines régions rurales ou désindustrialisées devenues bien plus périphériques et enclavées .

[77] La privatisation de l'espace public pour des événements ponctuels ou plus durables va à l'encontre de ce principe.

Mais « le manque d'espace aboutit souvent à ce qu'un même lieu soit convoité par plusieurs avec comme résultat que l'un s'impose à l'exclusion de l'autre » (Remy, 2005). Dans ce contexte, la place des femmes, de même que celle de certaines minorités (les homosexuels, par exemple), dans l'espace public et leur libre usage de celui-ci s'est constituée en enjeu ces dernières années (Gilow, 2015).

Une double tendance s'observe dès lors aujourd'hui dans l'aménagement des espaces publics, au terme parfois d'un processus réflexif et participatif relativement long. On assiste, d'une part, au maintien et au réaménagement (*a minima* ou avec une ambition architecturale certaine – cf. Moritz (2011)) d'espaces publics indifférenciés, c'est-à-dire visant la neutralité et un accès « universel »[78], voire à leur extension grâce à la suppression du stationnement automobile sur un nombre croissant de places publiques et le réagencement de celles-ci en espaces partiellement ou totalement « partagés » (voir, par exemple, le réaménagement en 2014 de la place communale de Molenbeek)[79]. D'autre part, l'hétérogénéité urbaine croissante et la concurrence pour l'appropriation de l'espace conduisent aussi les aménageurs à différencier l'espace public en fonction des usages, y compris parfois dans un souci de protéger les usagers les plus vulnérables ou de valoriser des pratiques considérées comme marginales jusque là. On connaissait déjà les « plaines de jeu », parfois très restreintes, réservées aux enfants. L'expansion des sports de rue, notamment de « glisse » (rollers, skateboard, BMX), a conduit à tolérer leur présence exclusive dans certains lieux ou à leur aménager des espaces propres (cf. le « skatepark » du Square des Ursulines à Bruxelles). Il s'agit en quelque sorte de « thématiser » l'espace public au risque d'en réduire l'accès et de devoir davantage réglementer et contrôler les usages en fonction du « cadre » ainsi défini (pas nécessairement perçu ou accepté par tous). Dans certains cas même, il s'agit explicitement d'exclure certains usages ou usagers, comme les personnes sans domicile fixe par exemple (à travers notamment le design des bancs « publics » : voir Paté et Argillet, 2005)[80].

En bref, on est sorti d'un aménagement de l'espace public à visée exclusivement esthétique ou monumentale, à la gloire de l'Etat-nation et de ses valeurs (XIXe siècle), au bénéfice de conceptions plus clairement en phase avec les évolutions contemporaines. N'oublions pas pour autant que l'espace public fonctionne aussi comme une scène où l'on peut se mettre en spectacle (ex. du « skatepark »), s'exprimer en tant que citoyen (manifestations, occupations de l'espace public…) ou artiste (performances et interventions diverses), ou, de manière ultime, faire entendre qu'on existe (ex. des émeutes urbaines qui, grâce à la médiatisation, permettent à leurs acteurs d'interagir avec les détenteurs du pouvoir) (Body-Gendrot, 1993).

Maurice Halbwachs et la fixation des prix sur le marché immobilier

[78] Mais, comme le souligne E. Lenel, cet objectif ne résiste pas toujours à l'usage (dans Brandeleer *et al.*, à paraître; Lenel, 2014).

[79] Il semble que la remise en cause la place de l'automobile dans l'espace public ait aujourd'hui droit de cité dans le débat public (Soulier, 2012) après le long processus qui a conduit à l'omniprésence de la voiture (Loir, à paraître) et les premières critiques du modèle fonctionnaliste et moderniste par Jane Jacobs (1961).

[80] Ces dispositifs anti-sdf ont fait l'objet d'interventions « artistiques » du collectif « Laetite Rectifications » qui modifient le mobilier urbain pour le rendre à nouveau utilisable par des sdf (in Agenda magazine, Bruxelles, 3 décembre 2014).

Juste avant les débuts de l'Ecole de Chicago, Maurice Halbwachs défend en 1909 une thèse qui deviendra une pierre fondatrice de la sociologie urbaine française :
« Les expropriations et les prix des terrains à Paris (1860-1900) » et qui inspirera l'analyse économique du marché immobilier. Pour lui, les prix de l'immobilier (que ce soit à l'achat ou à la location) sont un puissant déterminant de la répartition des groupes sociaux dans l'espace. Ils doivent être compris de manière large comme le concentré de différents éléments :
- les caractéristiques intrinsèques du logement (sa dimension et sa composition – 2 ou 4 façades, avec ou sans garage, nombre et type de sanitaires, état général...) ;
- sa position dans un territoire (en particulier, l'accessibilité aux centres d'emploi, à l' « urbanité », i.e. l'animation, la vie culturelle, les commerces, aux grands pôles d'échanges intermodaux, à la nature…) ;
- le quartier dans lequel il prend place (les aménités – commerces, services, équipements scolaires, sportifs, espaces verts,... – qu'on y trouve, le type de liens sociaux qu'on y tisse, etc.).

Par conséquent, la ségrégation socio-spatiale serait d'abord le résultat « naturel » de la concurrence que se livrent les ménages entre eux pour se loger dans une agglomération, les plus riches étant en mesure de s'offrir les logements les plus grands, les plus confortables, les mieux situés, etc.

Deux remarques s'imposent toutefois ici qui montrent que le logement n'est pas une marchandise comme les autres.

La première est qu'il peut y avoir ce que les économistes appellent des distorsions de concurrence sur le marché du logement : des restrictions sur le marché du crédit immobilier pour les familles défavorisées qui souhaitent accéder à la propriété, des discriminations fondées sur l'appartenance ethnique, des règles d'attribution (pour les logements sociaux, les logements contingentés…) qui définissent les caractéristiques des locataires ou des acheteurs postulants, un manque de transparence dans l'information (logique de réseaux sociaux – de parenté, de sociabilité, de voisinage…) qui fait que certains biens sont transférés d'un occupant à l'autre sans passer par le marché (ex. certaines colocations étudiantes), la transmission patrimoniale, etc.

La deuxième consiste à souligner que le prix de l'immobilier n'est pas une valeur en soi, déterminée une fois pour toutes, mais est fonction de facteurs qui ont été mis en avant par M. Halbwachs, à savoir :
- la représentation que l'on a de l'habiter et de l'espace en général (exemples : la prégnance de l'imaginaire pavillonnaire valorisant la « villa quatre façades » en périphérie ou, au contraire, d'un imaginaire urbain ; les préférences concernant la composition sociale du quartier : plutôt mixte ou homogène ; etc.), c-à-d le « prix d'opinion » ; celui-ci peut évoluer en fonction des générations et de la position dans le cycle de vie (jeunes professionnels, familles avec enfants, retraités…) ;
- l'anticipation des acheteurs et des vendeurs vis-à-vis de la localisation (est-ce un quartier qui « monte » ou qui est en déclin ? l'accessibilité aux pôles d'emploi vat-elle s'améliorer (grâce, par exemple, à l'arrivée du RER) ou décliner ?…)
- le rôle des pouvoirs publics et des acteurs immobiliers qui peuvent transformer substantiellement la nature du sol et son attractivité (ex. de l'haussmanisation ou, aujourd'hui, de la revalorisation de la zone du canal à Bruxelles).

Les actions menées par les pouvoirs publics (planification territoriale, création d'infrastructures de transport, primes à la construction ou à la rénovation, avantages fiscaux…) et les acteurs immobiliers (développement de nouveaux investissements…), en ce qu'elles renforcent (ou déforcent) l'attractivité d'un territoire – le dernier facteur ci-dessus – constituent ce qu'on appelle les facteurs d'attraction (« pull ») ou facteurs liés à l'offre, tandis que les éléments relatifs aux modes d'habiter et d'investir l'espace – les deux premiers facteurs – relèvent plutôt des « préférences » individuelles et collectives et constituent les facteurs d'impulsion (« push ») ou facteurs liés à la demande.

Ces facteurs (« pull » et « push ») sont influencés également par des éléments structurels « extérieurs » à la question du choix résidentiel à proprement parler qui vont jouer sur les prix et venir renforcer ou, au contraire, atténuer la ségrégation socio-spatiale. Par exemple, l'afflux important de pauvres, via les migrations internationales, va conduire ceux-ci à trouver refuge dans les quartiers les plus mal lotis, donc les moins chers, ce qui va peser sur le prix des loyers (à la hausse) et aggraver les difficultés déjà rencontrées par ces quartiers (saturation des équipements, etc.). Mais cet afflux, généralement le fait de populations jeunes, va donner lieu à un boom démographique, qui pourra avoir pour effet d'augmenter la part de la population active et qui nécessitera des investissements (en logements, écoles, etc.) qui auront des conséquences positives sur l'activité économique et, par conséquent, le niveau de vie des habitants.

*

* *

Examiner comment circule le capital immobilier (c'est-à-dire le second circuit du capital, selon Henri Lefebvre, le premier circuit étant celui où le capital est investi dans les activités productives) est une autre manière d'appréhender la problématique abordée ici, à savoir l'échange de biens immobiliers autour d'un prix, comme déterminant des mouvements de population dans l'espace. A cet égard, la théorie des écarts permet de comprendre la logique du secteur immobilier :

- Le capital immobilier va prioritairement là où le « return » est le plus élevé, c'est-à-dire où l'écart est le plus grand entre le montant de l'investissement initial (achat du terrain, construction ou rénovation...) et le prix de vente. Par exemple, la périurbanisation a été rendue possible dans les années 1960-70 grâce à la rapide croissance de la motorisation des ménages mais aussi grâce à des prix de terrain moins chers et un soutien des pouvoirs publics (aides à l'acquisition, etc.) permettant de disposer d'un logement plus grand avec jardin à moindre prix. C'est pourquoi le capital immobilier a été massivement investi dans ces zones périurbaines, aidé par un attrait pour la « campagne » et la verdure. A partir des années 1990, le capital immobilier peut revenir en ville car les prix d'achat des terrains et bâtiments, notamment industriels, laissés à l'abandon par le déclin de l'industrie urbaine, permettent d'espérer à nouveau un « return » intéressant. C'est ce qu'on appelle l'écart de rente foncière (« rent gap »).

- L'écart de valeur (« value gap ») tente d'expliquer les raisons des changements d'occupation : cet écart apparaît quand la valeur d'un bien est plus grande si c'est le propriétaire qui l'occupe que s'il est loué. Cela se produit notamment grâce aux déductions fiscales accordées aux propriétaires-occupants, aux taux d'intérêt hypothécaire bas ou aux conditions de location / contrôle des loyers (difficulté d'augmenter les loyers ou de mettre fin à un bail sauf si c'est le (nouveau) propriétaire qui occupe le bien...). Un écart de valeur fournit un incitant économique au passage d'une occupation locative à une occupation par le propriétaire, ce qui conduit souvent à une augmentation du niveau socioéconomique : les ménages à bas revenus sont éliminés en raison du fait qu'ils ne disposent pas du capital initial nécessaire pour l'achat du bien qu'ils occupent lorsque celui-ci est mis en vente.

Enfin, pour terminer avec la question de la ségrégation socio-spatiale, notons que la concentration de populations pauvres (de plus en plus nombreuses) dans certaines parties des métropoles, en particulier les quartiers centraux, crée souvent un déséquilibre au niveau des finances publiques entre entités administratives majoritairement pauvres et celles majoritairement riches, si un « rescaling » ne peut intervenir. De là, la valorisation politique de la *mixité sociale* (Genestier, 2010; Lenel, 2013) qui vise à attirer des ménages de classes moyennes et supérieures dans les quartiers populaires pour augmenter les recettes fiscales (avec pour conséquence une possible *gentrification* – cf. infra). Mais, derrière cet impératif de mixité sociale, peut se trouver aussi (pas toujours de manière explicite) la volonté politique de contrecarrer le repli de certaines communautés sur elles-mêmes, par crainte des effets négatifs que cela peut avoir (violences, radicalisations…) et celle de diffuser, auprès de ces communautés, d'autres modèles à titre d' « exemples », en espérant qu'ils seront suivis (Arthurson, 2012). Dans ce contexte, il n'est pas étonnant que la mixité sociale soit invoquée à sens unique : amener plus de riches dans les quartiers pauvres, plutôt que l'inverse.

En conclusion, nous pouvons affirmer que, s'il n'y a pas de ville sans ségrégation, celle-ci peut être d'ampleur et de forme variables et que la position spatiale attribuée aux populations défavorisées change d'une époque à l'autre. Alors que celles-ci étaient surtout vues au XIXe siècles comme des classes dangereuses, porteuses de maladies ou de contestation sociale, qui doivent être « assainies » ou déplacées (au mieux, dans des cités-jardins à l'extérieur de la ville), aujourd'hui, elles sont plutôt considérées comme à risque de marginalisation, d'insolvabilité ou de radicalisation et doivent être mélangées (ou plutôt infiltrées) par des populations mieux nanties (« mixité sociale ») pour éviter la rupture des liens sociaux.

IV.2.3.3. La territorialisation des politiques publiques

Outre les politiques, mentionnées plus haut, visant à augmenter l'attractivité de (certains) territoires urbains, « les collectivités locales s'efforcent tant bien que mal de gérer les dysfonctionnements et les déséquilibres qui résultent en partie du processus même d'internationalisation (…). D'un côté, des territoires à promouvoir ; de l'autre des territoires à réparer » (Grafmeyer et Authier, 2011). La *nouvelle question sociale*, c'est-à-dire l'exclusion du marché du travail des catégories de la population non préparées à l'avènement de la société de la connaissance et la mise à mal de la condition salariale par la précarisation (prolifération des contrats à durée déterminée, augmentation des emplois à temps partiel et des sous-statuts, travail au noir…), est qualifiée d'*urbaine*, car c'est là qu'elle se donne à voir. En effet, « cette désinscription sociale va se marquer de manière visible dans les *quartiers populaires et urbains*: renforcement des ségrégations sociales et spatiales, multiplication des errances et des solitudes urbaines, rapports d'évitement et de retrait dans l'espace privé, culture de la provocation en vue de l'appropriation exclusive d'un territoire, xénophobies, mises à distance culturelle à défaut de pouvoir mettre à distance physiquement et socialement et qui cachent une forme de jalousie sociale, insécurité et violences urbaines aux multiples dimensions » (Schaut, 2005). C'est à une crise des liens sociaux des plus faibles, devenus des « inutiles au monde » ((Geremek, 1987)

repris par R. Castel) à laquelle on assiste, à la fois par déficit de protection et déni de reconnaissance (Paugam, 2013). La concentration des populations d'origine étrangère dans les quartiers paupérisés va en outre conduire à la tendance à assimiler la question sociale à une question ethnique, ce à quoi elle ne peut pourtant se réduire.

La gestion de cette nouvelle question sociale va alors *se territorialiser* et devenir une affaire de ville et plus précisément de quartiers populaires. Le quartier est ainsi vu à la fois comme *le problème et la solution* (Baudun et Genestier, 2002) ; l'espace local devient l'échelle d'intervention privilégiée au détriment de politiques sectorielles transversales (de l'emploi, de sécurité sociale, etc.), alors que « l'essentiel de ce qui se vit et se voit sur le terrain, c'est-à-dire les évidences les plus frappantes et les expériences les plus dramatiques, trouve son principe tout à fait ailleurs » (Bourdieu, 1993), dans la mondialisation de l'économie en particulier. On assiste ainsi à une *territorialisation des politiques publiques*.

La politique bruxelloise des « contrats de quartier » est un très bon exemple de cette approche. Initiée au début des années 1990 et typique de la logique de « contractualisation » de l'action publique, cette politique vise à « revitaliser » les quartiers centraux bruxellois, dont plusieurs victimes de la désindustrialisation, dans une logique de « réparation » du tissu urbain, en opposition à celle de la « table rase » de l'ère moderniste. En agissant principalement sur l'habitat, les équipements de proximité (crèches, salles de sport, jardins publics, etc.) et l'espace public, ces « contrats de quartier » ont permis d'améliorer le cadre de vie des habitants des quartiers populaires paupérisés mais n'ont pas toujours eu les effets d'entraînement espérés sur le développement économique, preuve s'il en est que l'espace ne peut agir seul sur celui-ci (postulat spatialiste). Leur conception a dès lors évolué pour tenter de faire face à ces limites (ils ont été affublés du qualificatif « durable », puis l'échelle d'intervention s'est quelque peu élargie, à travers les *Contrats de Rénovation Urbaine*).

Mais comme le souligne Fijalkow (2004) en citant Genestier (1999), « le nouvel engouement pour la notion de quartier renvoie à une survalorisation de la *communauté* en tant que ressource, territoire éducatif et créatif (musiques et danses, etc.) », qui s'inspire du modèle anglo-saxon. Si le développement économique local (ou territorial) et communautaire (DELC), en Amérique du nord, poursuit à peu près les mêmes objectifs, il « recouvre un ensemble de stratégies visant la revitalisation sociale et économique de communautés vivant sur des territoires en déclin, stratégies qui misent sur la valorisation des ressources locales et se fondent sur le partenariat des acteurs locaux et la participation des populations concernées » (Morin *et al.*, 1994). Mais l'*empowerment* des communautés dépend fortement des ressources économiques, culturelles et sociales de leaders communautaires qui n'ont pas nécessairement le même poids de ce côté de l'Atlantique.

Quoi qu'il en soit, les restructurations de l'économie mondiale ont des impacts locaux bien concrets (nombreuses friches suite à la désindustrialisation...) et impliquent la mise en place, dans la ville post-fordiste, de politiques locales ou territoriales qui tiennent compte de la réorientation de la sphère économique. La « glocalisation »[81] (Swyngedouw 1997) exprime l'idée

[81] Cela s'applique bien entendu aussi, et peut-être avant tout, au défi climatique.

que l'enjeu est d'agir localement tout en tenant compte de ce qui se passe au niveau global. Il s'agit alors de trouver les bons outils pour éviter l'enfermement sur le local et la déconnection par rapport au global.

Le développement économique local (ou territorial) et communautaire (DELC)

On considère généralement que le DELC a trois composantes principales (Morin et al., 1994).

La première est le développement économique, c'est-à-dire un ensemble de transformations socio-économiques conduisant à une amélioration durable du niveau de vie d'une population donnée. Le DELC se caractérise par le fait que le développement économique est pensé de manière intimement liée au développement social, à savoir la lutte contre l'exclusion des sphères de production et de consommation de couches de plus en plus importantes de la population, les problèmes contemporains relevant davantage de l'exclusion que de l'exploitation (Touraine, 1991). Le DELC apparaît alors comme un moyen pour contrer le processus de précarisation et d'appauvrissement économique qui affecte un nombre croissant d'individus, plus particulièrement les jeunes, les membres de groupes ethniques minoritaires et les femmes chefs de familles monoparentales. Deux types de mesures sont mises en avant : des mesures d'employabilité visant ces exclus du marché du travail et des programmes d'aide aux entreprises dont on souhaite des retombées économiques, mais également sociales, en termes d'opportunités d'emploi pour ces populations. Certains sont très critiques par rapport à cette dimension et voient le DELC comme « une nouvelle stratégie qui permet aux forces économiques et politiques dominantes d'atténuer les effets négatifs des restructurations financières, industrielles et technologiques, dans un contexte de remise en cause de l'Etat-Providence » et de désengagement de l'Etat (Morin et al., 1994).

La deuxième composante de la DELC est la dimension locale, définie comme « l'expression d'une solidarité de différents partenaires désireux de mettre en valeur leurs ressources humaines, financières et physiques afin de créer des emplois tout en exerçant un certain contrôle sur leur devenir » ((Joyal, 1989) cité par (Morin et al., 1994)). La notion de partenariat, sorte de nouveau contrat social, entre divers acteurs sociaux – gouvernement, entreprises, syndicats, pouvoirs locaux et associations – est ici centrale : « des individus et des groupes aux intérêts différents, étant donné leur position sociale, mais aussi convergents étant donné qu'ils subissent, directement ou indirectement et à des degrés divers, les effets des restructurations économiques, sont amenés à se concerter, sinon pour établir des consensus, du moins pour en arriver à des compromis, afin de mettre en avant des initiatives communes de relance locale »

(Morin et al., 1994). Il s'agit d'une sorte de démocratie indirecte où des représentants d'acteurs différents se concertent. Ce qui les lie, c'est l'appartenance à un même territoire, à la fois « donné » (espace vécu comme commun d'où émerge une solidarité) et « construit » dans la mesure où l'expression de cette solidarité contribue à la construction du territoire comme sujet politique. De plus, les actions développées sur le territoire local se veulent intersectorielles et non segmentées. Elles visent la réarticulation de l'économique et du social par un développement endogène. On peut toutefois considérer qu'elles n'éviteront le piège localiste du repli sur soi et de la concurrence entre territoires locaux que si elles parviennent à articuler action locale et politiques (industrielles, commerciales, d'emploi...) globales.

Enfin, la troisième composante du DELC est la dimension communautaire. Ce qui est visé ici, ce sont « les gens avant le lieu » : une communauté relativement homogène, partageant un même sentiment

d'appartenance, se mobilise et prend en main son destin (ce qui renvoie au concept d' « empowerment »). Alors que le partenariat est le moyen privilégié du développement local, la participation est celui du développement communautaire et renvoie à l'idéal de la démocratie directe. Le développement communautaire marque bien le souci de relier l'économique et le social pour faire en sorte que le développement économique bénéficie à la population locale. Il fait volontiers appel à de nouvelles expérimentations sur le plan économique qui relèvent de l'économie sociale[82]. Le risque existe dès lors que le développement communautaire contribue au renforcement de la dualisation : d'une part, « les grandes entreprises concurrentielles dans l'économie-monde avec leurs capitaux et leurs technologies, ainsi que leurs cadres et ouvriers spécialisés bien intégrés dans la société de consommation et, de l'autre, de petites entreprises locales mues par des idéaux communautaires, qui vivotent mais tiennent occupés des individus qui essaient de se bricoler une meilleure qualité de vie » (Morin et al., 1994)

En résumé, le DELC peut être défini comme « un processus de revitalisation socioéconomique d'une communauté vivant sur un territoire donné, processus qui mise sur la valorisation des ressources locales et qui se fonde sur la concertation d'acteurs locaux issus des milieux public, privé, syndical et communautaire, de même que sur la participation des populations marginalisées sur les plans économique et social » (Morin et al., 1994). Il s'agirait d'un modèle de développement tentant d'articuler le global et le local à travers un nouveau compromis social.

Mais de la parole aux actes, il y a souvent un écart important. Dans certains cas, « revitalisation », « réhabilitation », « requalification » sont des termes ambigus qui autorisent la « gentrification », c'est-à-dire l' « invasion » par les classes moyennes et supérieures de quartier jadis populaires (Glass, 1964; Lind et Hellström, 2003; Van
Criekingen et Decroly, 2003).

Utilisé pour la première fois en 1964 par la sociologue britannique Ruth Glass (Glass, 1964), le terme de *gentrification* fut défini par elle comme une « *invasion* of working class areas by upper and lower middle classes, who upgrade shabby, modest housing to an elegant residence, resulting in displacement of all, or most of, original working class occupiers ». Il s'agit généralement de déplacements « indirects » où les gens s'en vont en raison des prix qui montent des loyers et des commerces, et de la nouvelle composition sociale, plus souvent que des déplacements « directs » où les gens sont expulsés. Butler (2005) suggère de déconnecter ce concept du processus de désindustrialisation dans les métropoles urbaines pour montrer à quel point il est devenu un phénomène global pouvant toucher également zones rurales (ex. Lasne) et régions non métropolisées partout dans le monde (ex. Ubud à Bali).

Ce concept est souvent utilisé de manière idéologique pour qualifier positivement ou négativement les transformations en cours (Lind et Hellström, 2003). C'est ainsi que certains voient ces changements positivement comme un investissement dans la construction ou l'amélioration de l'environnement construit de quartiers en déclin et/ou largement délaissés et vont considérer que la gentrification stimule l'investissement privé et la rénovation des

[82] L'économie sociale ou tiers secteur est composée d'organisations (entreprises, coopératives, associations, mutuelles, ou fondations) qui visent à concilier activité économique et utilité sociale, en respectant un certain nombre de principes tels que la primauté des personnes sur le capital ou un processus de décision démocratique.

infrastructures et des voiries, et génère des revenus nouveaux pour les pouvoirs publics que ceux-ci peuvent allouer aux politiques sociales. D'autres, au contraire, considèrent la gentrification négativement dans le contexte du tournant néo-libéral qui s'abat sur les politiques urbaines et mettent l'accent sur les effets négatifs de la gentrification : augmentation du prix des loyers, des terrains et des commerces et services, déplacements de population et déclin de la cohésion sociale des quartiers. Pour le cas de Bujumbura, les transformations actuelles des quartiers Bwiza, Buyenzi et Nyakabiga constituent de meilleurs exemples de gentrification.

Le fait que le concept de gentrification soit entré dans le langage courant et soit utilisé à tort et à travers rend plus difficile son utilisation fine et circonstanciée par les sciences sociales. Plutôt que de ramener l'ensemble des changements qui affectent les quartiers urbains centraux à de la gentrification, ou encore de voir ce phénomène comme un processus inéluctable une fois qu'il est engagé, mieux vaut, avec Decroly et Van Criekingen (2003), essayer d'identifier *des* processus de rénovation résidentielle, parmi lesquels figure la gentrification au sens strict mais certainement pas seule, ni de manière dominante. Ces auteurs distinguent en effet quatre processus distincts :

(a) la *gentrification* au sens strict ou « yuppification », c'est-à-dire la transformation radicale de quartiers urbains centraux par une nouvelle élite urbaine riche (travaillant notamment dans le FIRE – Finance, Insurance, Real Estate), qui conduit au déplacement des habitants à faibles revenus, le plus souvent locataires; ce phénomène est plus important dans les villes globales comme Londres ou New York qui disposent d'une large frange de ce type de population mais rare dans des villes de moyenne portée comme Bruxelles (Dansaert est le seul quartier gentrifié à s'être réellement développé mais reste limité) et Montréal ;

(b) la *gentrification marginale* qui est le fait, selon les termes de Bourdieu, de personnes plus riches en capital culturel qu'en capital économique, au niveau d'éducation élevé mais non encore stabilisées professionnellement (à mettre en relation avec la tendance contemporaine à une plus grande flexibilité du marché du travail et à une plus longue transition vers l'âge adulte) (ex. certains quartiers d'Ixelles à Bruxelles); on peut s'attendre à ce que ces personnes quittent les quartiers de centre-ville dès qu'ils auront acquis une certaine stabilité familiale et professionnelle mais qu'ils soient remplacés par d'autres « marginal gentrifiers » plutôt que par des gentrifiers à plus haut niveau de revenu comme le laissent entendre les tenants du modèle en étapes;

(c) l'*upgrading* de quartiers centraux, traditionnellement bourgeois (ex. le quartier des squares à Bruxelles), qui bénéficient d'une rénovation grâce à l'arrivée de nouveaux venus (notamment les expatriés engagés dans les activités internationales de Bruxelles) ;

(4) l'*incumbent upgrading* où le réinvestissement est principalement le fait des résidents installés de longue date, aux revenus souvent modérés qui cherchent à améliorer leurs conditions de

logement (ex. Quartier de La Roue à Anderlecht où de nombreux habitants ont acheté leur maison à la commune à la fin des années 1980).
Ces quatre processus de rénovation sont différenciés selon les transformations qui s'y opèrent et leurs effets. D'autres types peuvent être envisagés comme la « immigrant-driven gentrification » (ex. la russification de Brighton Beach à New-York) ou la « social renewal » (processus de rénovation résidentielle de quartiers populaires initiés par les pouvoirs publics). L'essentiel est d'examiner ces changements de manière fine (observation de la composition socio-économique des quartiers, des prix des loyers, du type de commerces, etc.) et sur un temps suffisamment long.

IV.2.4. Importance croissante de l'accessibilité et transformation du système des mobilités et temporalités urbaines

Dans le contexte décrit aux points précédents, les moyens de transport des biens, des informations et des personnes, de plus en plus individualisés, affaiblissent l'importance de la proximité physique[83] mais augmentent celle de l'*accessibilité* et transforment les systèmes et réseaux urbains en *hubs and spokes* (moyeux et rayons). « La contiguïté physique n'est plus la base première de la proximité sociale. La proximité sociale suppose une connivence que l'on peut entretenir malgré la distance » (Remy, 2007). Comme le développement des TIC a pour effet de banaliser ce qui, aujourd'hui, se médiatise et se stocke ou se partage facilement (SMS, photos, films, musique...), ce qui ne se télécommunique pas retrouve une valorisation économique et symbolique : le « direct », les sensations tactiles, olfactives, gustatives, les événements, les fêtes, la nuit... « Le boom des activités sportives et de la restauration de loisir, le succès des cinémas multiplexes, la croissance des mobilités liées aux rencontres familiales et amicales, l'importance que prennent les grands événements sportifs et les festivals, sont autant d'indices de l'importance renouvelée du face-à-face et de l'expérience directe dans la vie urbaine » (Ascher, 2004).

On peut, à partir de là, comprendre la nécessité et l'importance de certains grands travaux d'infrastructure de transport (RER, TGV, infrastructures aéroportuaires…) pour circuler entre tous ces espaces de socialité.

Ces évolutions ont transformé le système des mobilités, des biens, des informations et des personnes, et ont donné lieu à de nouvelles structurations des espaces-temps urbains :

- au niveau commercial, le développement de l'e-commerce nécessite des entrepôts à proximité des plateformes logistiques et développe l'importance des livraisons ; on observe une certaine recomposition du commerce « traditionnel » (développement du « commerce-loisir », du « libre-toucher »...) ; une partie des commerces de première nécessité (GB Express, City Delhaize...) sont relocalisés dans les lieux d'échanges multimodaux et dans les nœuds de communication ; les marchés ont trouvé une nouvelle jeunesse avec notamment la valorisation des circuits courts et des plaisirs gustatifs (food trucks…)... ;

[83] Encore faut-il s'entendre sur ce qu'on entend par proximité. Dans certains cas, c'est de moins en moins la proximité du centre-ville dont il s'agit mais de la proximité des parcs industriels et scientifiques, des complexes de bureaux et des centres commerciaux situés en périphérie (Frisbie et Kasarda, 1988).

- les systèmes anciens de centralité et les organisations urbaines radioconcentriques sont remis en cause : le centre géométrique des villes n'est plus le lieu le plus accessible, en tous cas en automobile[84], mais conserve – voir retrouve – ses atouts en terme d'expérience urbaine ; on assiste à une multiplication des polarisations, ce qui ne réduit pas pour autant les fractures socio-spatiales ; les déplacements ne sont plus seulement pendulaires mais aussi contre-pendulaires (« reverse commuting » - ce qui, à terme, peut rendre attractive une localisation urbaine centrale où reste concentrée une partie importante de l'offre de transport, notamment ferroviaire) et de banlieue à banlieue ;
- les temporalités urbaines se recomposent également : l'individuation des espaces-temps remet en question les modes de régulation anciens – la sirène de l'usine, la cloche de l'église, la sonnerie de l'école…– qui ne rythment plus ou plus autant la vie urbaine ; les temporalités urbaines se diversifient au sein de la population et jusque même au sein de la famille ; les NTIC (GSM, messageries diverses, TV à la carte…) mais aussi le couple congélateur/micro-ondes y contribuent et offrent la possibilité d'organiser et de modifier facilement les temps et les lieux des activités individuelles et collectives, ceci avec un impact considérable sur la vie urbaine :
    - arbitrages constants entre un changement de lieu (délocalisation /relocalisation) et un changement de temps (désynchronisation /resynchronisation) tant au niveau individuel que collectif (groupes de travail, entreprises...) avec l'impact que cela a sur les parcours et les temporalités des déplacements ;
    - allongement des plages d'ouverture des commerces et services pour permettre à tous d'y accéder, avec les conséquences que cela a sur l'étalement des déplacements, la vie familiale, les conditions de travail... ;
    - obligation pour les services publics, traditionnellement conçus sur la base d'une même prestation pour tous, de s'adapter à la diversification des besoins (ex. transports publics : à la carte, de nuit, spécial événement, etc.) ;
    - frictions temporelles entre différents usagers et/ou habitants de la ville ;
    - nécessité de prévoir des 'relocalisations' et des 'resynchronisations' collectives, que ce soit à l'échelle de la famille (vacances, fêtes, repas familiaux…), du quartier (fête des voisins…), de la ville (« zinneke parade », « Bruxelles-les-bains »…) ou de la planète (coupes du monde sportives…).

IV.3. Les politiques urbaines contemporaines : du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine (Le Galès, 1995)

« Les métropoles sont devenues aujourd'hui l'un des lieux où se posent avec le plus d'acuité les enjeux de nos sociétés » (Lefèvre, 2005). Le but de cette section est d'appréhender les évolutions dans la manière d'aborder ces enjeux dans les villes/métropoles aujourd'hui (Oblet, 2005).

[84] Voir le débat en France à propos de la localisation de certaines gares TGV (à l'extérieur des villes ou dans les positions centrales).

IV.3.1. L'ère du gouvernement des villes et sa crise

L'« ère du gouvernement » correspond grosso modo à une période allant jusqu'au milieu des années 1980. C'est celle qui permit la reconstruction et la modernisation des sociétés européennes de l'après-guerre (Lefèvre, 2005) :

- Contexte culturel : s'inscrit dans le *2e* stade de la modernité (celui qui correspond à la révolution industrielle et à la constitution des Etats-providence): la raison est le vecteur de l'émancipation sociale et du progrès ; il s'agit de contribuer à la construction d'un monde meilleur, émancipé (utopies futuristes); la responsabilité est à la fois esthétique, mais aussi sociale et politique ; la temporalité est prospective, volontiers messianique (Genard, 2006).
- L'Etat est présenté comme ayant le monopole de l'intervention publique. Il est « en charge, d'une part, de la direction de la société et, d'autre part, de l'agrégation des différents intérêts pour la définition de l'intérêt général » (Le Galès, 2006). Son rôle se conçoit de façon pyramidale, fonctionnaliste (les échelons inférieurs sont au service de la politique nationale) et clientéliste (sensible à la pression de certains lobbies).
- Le conflit se joue avec l'émergence d'un « mouvement urbain » organisé (apparition des « luttes urbaines »), d'abord défensif par rapport aux acteurs dominants qui imposent leurs plans avec une grande violence symbolique et pratique (Martens, 2009)

En Europe occidentale, ce type de gouvernement n'a pas entièrement disparu et se retrouve volontiers au niveau local (la commune), dont l'institutionalisation et le rôle politique remontent au Moyen-Age et dont l'autonomie est garantie par la plupart des constitutions. Mais on considère que le « gouvernement des villes » comme modèle est entré en crise pour différentes raisons :

- l'« incapacité des gouvernements à répondre aux problèmes qui leur sont soumis et à s'ajuster à de nouvelles formes d'organisation sociale, économique et politique » (Le Galès, 2006) ; c'est « ce que le monde académique appelle les 'défaillances du gouvernement', autrement dit l'incapacité des acteurs publics à résoudre les questions comme la crise économique et le chômage, la sécurité, la dégradation des conditions de vie environnementales et sociales, etc., avec les cadres mentaux et les instruments correspondant à cette 'ère du gouvernement' » (Lefèvre, 2005) ;
- suite à l'affaiblissement de l'Etat-nation, la décentralisation (régionalisation) d'une part et l'européanisation de l'action publique (en particulier, la politique régionale européenne agissant comme un cadre de référence promouvant les pratiques de partenariat) qui ont permis la montée en puissance des villes :
    - comme entités disposant de pouvoirs étendus (grâce à la décentralisation et à l'accès à des ressources nouvelles (UE...)) : dilatation horizontale (nouveaux secteurs d'intervention – tels que le développement économique, la culture, l'environnement ou le développement durable – et nouvelles politiques publiques

– ex. politique de gestion des déchets ou politique de cohésion sociale,) et verticale (vers le haut – UE - et vers le bas– régions) ;

- comme lieux d'échange et de concentration du pouvoir économique ;

Cette montée en puissance des villes « contribue à faire évoluer le rôle du politique dans le sens de la mobilisation des ressources d'un territoire, à réorganiser les relations de pouvoir, à transformer l'articulation entre ce qui ressort de logiques ou de régulations de marché, de concurrence, de régulations politiques ou de régulations sociales » (Le Galès, 2006). Dans ce contexte, les villes cherchent à établir des coopérations entre elles, là où des complémentarités sont possibles, mais se doivent, à d'autres moments, d'entrer en compétition (ex. compétition pour l'organisation des jeux olympiques ou du mondial de football) et de promouvoir leur développement économique, tout en luttant, dans le même temps, contre l'exclusion sociale ou, du moins, en tentant de la gérer politiquement. Celle-ci mine en effet la compétitivité des métropoles car elle engendre des risques (émeutes, violences urbaines, pauvreté trop visible…) qu'il faut non pas faire disparaître – il faudrait s'attaquer à leur origine et donc au régime d'accumulation du capital – mais dont il faut contrôler le niveau, l'intensité (Brenner, 2004).

Elus et administrateurs des villes ne sont plus aujourd'hui des agents passifs de l'Etat mais des acteurs ayant des marges de manœuvre soit pour initier ou mettre en œuvre des politiques publiques, soit pour influencer les autres niveaux de pouvoir afin qu'ils défendent les intérêts de leurs territoires.

IV.3.2. L'ère de la gouvernance urbaine ?

IV.3.2.1. De quoi s'agit-il ?

La critique de l'ère du gouvernement et, dans la foulée, de l'Etat-providence n'a pas été idéologiquement neutre. Elle s'est réalisée dans le cadre du néo-libéralisme qui a mis en avant deux points de rupture : la compétition érigée en paradigme de l'action collective et la légitimation du secteur privé dans la production des politiques publiques et même dans leur conduite.

Le terme « gouvernance » fait florès aujourd'hui pour qualifier la nouvelle ère dans laquelle nous serions entrés (Brenner, 2004). Ce terme, utilisé à la fois par les décideurs et par les chercheurs, est défini par ces derniers « comme un processus de coordination d'acteurs, de groupes sociaux, d'institutions pour atteindre des buts discutés et définis collectivement » (Le Galès, 2006). Il faut toutefois se garder de considérer que la gouvernance prend en tous points le contre-pied du gouvernement. Aujourd'hui, les changements principaux semblent être :

- la remise en cause des hiérarchies au profit de relations horizontales et contractuelles : l'autorité urbaine reste, voire devient un acteur (plus) important mais, dans le même temps, devient un acteur comme les autres, tout comme l'Etat (Le Galès, 1995); on assiste ainsi à une multiplication des acteurs urbains, publics et privés (compagnies des eaux, d'électricité, du gaz, des téléphones, de télédistribution, de gestion des déchets, des transports, de gestion de l'environnement, de développement urbain, etc.) et à des

changements de frontière entre le public et le privé (ce qui, jadis, était public devient totalement ou partiellement privé (ex. la Régie des Télégraphes et Téléphones – RTT – devenue Belgacom)); le rôle de l'autorité urbaine est alors de coordonner verticalement et horizontalement l'action publique, de créer de nouvelles formes de partenariat et de faire émerger le territoire comme un acteur collectif en jouant un rôle « acupuncturel » à l'égard des autres acteurs (plutôt que d'abandonner la ville au marché) (Masboungi et Bourdin, 2004) ; à cet effet, le rôle des « équipes de leadership » autour du maire élu (ou du ministre-président dans les villes-régions, ou toute autre appellation similaire) est à mettre en évidence ;

- la contractualisation de l'action publique, qui découle de ce qui précède, et la montée en puissance du référentiel managérial pour régler les relations entre les différents acteurs urbains (contrats de gestion, partenariats public-privé, délégations de service public, etc.) ;
- la territorialisation des politiques publiques mentionnée plus haut ;
- l'accent plus grand mis sur la participation des citoyens (toutes sortes d'initiatives dans ce sens : budget participatif, « schéma directeur » en RBC (Delmotte *et al.*, 2009; Delmotte et Hubert, 2009)...), alors même qu'il y a désintérêt des citoyens et incertitude vis-à-vis de la participation et que les contestations dans la ville post-fordiste sont aussi fragmentées, différenciées et contradictoires que leurs agents (Berger, 2008; Blanc, 1995; Brunet *et al.*, 2013).

IV.3.2.2. Application au domaine de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire

Dans le domaine de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire (Hubert *et al.*, 2014), que nous avons beaucoup traité jusqu'ici, la gouvernance semble s'orienter vers un « néo-urbanisme »[85] (Ascher, 2004), un urbanisme de projet (Avitabile; Pinson, 2009), proche de la « cité par projet » de Boltanski et Chiapello (1999), un urbanisme « à pensée faible » (Chalas, 2000) ou encore un urbanisme « collaboratif ».

« Le politique doit prendre en compte que l'action publique se construit aujourd'hui, au niveau local en tous les cas, plus par des dynamiques de projets que par la mise en œuvre d'un programme, plus par des solutions ad hoc que par application de normes, plus par des consensus partiels que par de grands accords globaux. Aussi, les règles majoritaires et la responsabilité des élus ne doivent-elles trancher, lors des désaccords sur des points importants, qu'*in fine*, quand tous les autres moyens de produire un large consensus ont échoué. La légitimité d'une décision publique et son efficacité sont en effet d'autant plus grandes qu'elle a été élaborée au travers d'un processus qui réunit les protagonistes autour d'un enjeu commun. Et ce supplément de légitimité apporté par la négociation est particulièrement nécessaire dans une société aux références et aux codes diversifiés, voire proliférants » (Ascher, 2004).

François Ascher décline ce que serait le « néo-urbanisme » en dix principes. Il faut voir ceux-ci comme une tentative de définir un idéal-type (à la manière de M. Weber) à partir duquel

[85] A ne pas confondre avec le « *New Urbanism* » américain.

examiner les situations concrètes (celles-ci s'en éloignant nécessairement sur un ou plusieurs points) :

1. Elaborer et gérer des projets dans un contexte incertain

Il s'agit de passer de la planification urbaine (urbanisme moderne), qui consistait à mettre en œuvre des réalisations en fonction d'un cadre prédéfini (diagnostic, identification des besoins, élaboration de scénarios, programmation, projet, réalisation et gestion), à un management stratégique urbain (néo-urbanisme), centré sur le projet (à la fois, dessein, dessin, analyseur et outil de négociation) et caractérisé par des démarches heuristiques, itératives, incrémentales et récurrentes. Il s'agit d'exploiter les événements et les forces les plus diverses de façon positive par rapport aux objectifs stratégiques que l'on se donne. Ex. Barcelone, fleuron du management stratégique urbain depuis les années 1980 (avec JO de 1992), en produisant des plans glissants, résultats d'un long processus de mobilisation de l'ensemble de la société barcelonaise autour de la ville-centre afin de produire une stratégie commune (Lefèvre, 2005). D'autres villes ont suivi par la suite (Bilbao, Liverpool, Venise, etc.) en produisant des documents de planification, constitués principalement de principes directeurs, présentés comme le résultat d'un « consensus » entre les principaux acteurs de la métropole.

Comme le fait Lefèvre (2005), on peut relever deux caractéristiques communes à la plupart de ces exercices :

- leur territoire : il s'agit le plus souvent du territoire de la ville-centre, même si la métropole est la référence (mais pas le territoire concret de la réflexion et des actions à mener) ;
- les acteurs impliqués : l'activité de mobilisation s'effectue principalement au profit de certaines entreprises ou structures de représentation du monde économique ; le poids des associations et de la population y est généralement assez faible.

2. Privilégier les objectifs par rapport aux moyens

Il s'agit de passer de règles exigencielles (urbanisme moderne), aussi impératives et stables que possible (zonages, fonctions, densités, hauteurs...), qui fixaient en même temps les objectifs et les moyens de les atteindre, à des règles performancielles (néourbanisme) qui privilégient « les objectifs, les performances à réaliser, et laisse voire encourage les acteurs publics et privés à trouver les modalités de réalisation de ces objectifs les plus efficientes pour la collectivité et pour l'ensemble des intervenants » (Ascher, 2004). « Les plans d'urbanisme dits 'qualitatifs' s'inscrivent dans cette nouvelle perspective de règles qui privilégient le projet plus que les moyens, y compris du point de vue architectural et paysager » (Ascher, 2004).

Ex. du « schéma directeur » en Belgique :

C'est un urbanisme plus créatif qui mobilise des compétences diverses, y compris pour évaluer les logiques des acteurs et leurs propositions, mesurer les effets plausibles de celles-ci, etc. Cela conduit à un renouvellement des profils professionnels et des dispositifs pluridisciplinaires

permanents (ex. de la Délégation au Développement de la Ville à Bruxelles), l'enjeu étant « d'assurer à la fois la continuité et la capitalisation des expériences et des connaissances, et des fonctionnements par projets qui permettent d'associer des experts de haut niveau »
(Ascher, 2004).

3. Intégrer les nouveaux modèles de performance

Il s'agit de passer de la spécialisation spatiale de l'urbanisme moderne, marquée par la pensée fordiste, à une prise en compte de la complexité de la ville en réseaux (néourbanisme). Les « économies de variété » (plus grande diversité fonctionnelle des zones urbaines, multicentralité, polyvalence d'une partie des équipements et des services, et un renforcement du rôle des transports et des divers réseaux) priment sur les économies d'échelle.

Les lieux de connexion entre les différents réseaux et d'intermodalité sont tout particulièrement un enjeu-clé des dynamiques urbaines —> importance de l'équipement, de l'accueil et du confort dans ces « espaces de flux » (faciliter la vie des gens plutôt qu'exiger d'eux des compétences techniques de plus en plus pointues pour s'y retrouver dans les réseaux).

4. Adapter les villes à la diversité des besoins

Il s'agit de passer des équipements collectifs, homogènes et permanents (urbanisme moderne), à des équipements et services individualisés pour répondre à l'individualisation croissante (néo-urbanisme). Ex. l'équipement collectif bain-douche est devenu salle de bains familiale, puis parfois individuelle; le téléphone est également passé de l'équipement collectif à l'équipement des lieux privés puis, avec le téléphone mobile, à l'équipement de la personne ; idem avec l'ordinateur.

Tous les équipements collectifs traditionnels (universités, hôpitaux, stades, etc.) ne deviennent pas obsolètes pour autant, « mais ils doivent intégrer de façon nouvelle cette notion de service individualisé et s'appuyer sur les techniques avancées de transport et de télécommunication » (Ascher, 2004). Penser dorénavant davantage « service » qu'« équipement ».

Exemples d'impact sur la ville : centrales de mobilité, car-sharing, cliniques d'un jour, services à domicile, transformation du rôle des bibliothèques et médiathèques qui deviennent des espaces d'animation et de rencontre...

5. Concevoir les lieux en fonction des nouvelles pratiques sociales

L'urbanisme moderne organisait des espaces simples, monofonctionnels. Le néourbanisme doit s'efforcer de concevoir des espaces multiples permettant l'accès aux n dimensions (ou, à tout le moins, une partie de celles-ci) auxquelles l'individu participe.
Ex. il doit être possible de travailler dans un transport, de télécommuniquer dans un espace public ou dans un café, etc.

« Cela contribue à redéfinir les frontières et les modalités d'exercice des divers métiers de l'urbanisme car celui-ci doit intégrer plus directement les exigences de la gestion future des espaces qu'il contribue à produire » (Ascher, 2004).

6. Agir dans une société fortement différenciée

Il s'agit de passer d'un urbanisme moderne construit sur un intérêt général substantiel (intérêts collectifs admis comme supérieurs aux intérêts individuels) à un néo-urbanisme où l'intérêt général se construit de manière procédurale : « c'est la manière, la 'procédure' selon laquelle [une décision] a été élaborée et éventuellement coproduite par les acteurs concernés, qui lui confère in fine son caractère d'intérêt général. Les procédures d'identification et de formulation des problèmes, de négociation de leurs termes, prennent donc une importance croissance et décisive. La participation - sous des formes diverses - à ce processus, dès son initialisation, des habitants, des usagers, des riverains et de tous les acteurs concernés, devient essentielle. Il ne s'agit plus seulement de débattre entre des options différentes, d'améliorer les solutions proposées, mais de coproduire le cadre de référence et la formulation même des enjeux. » (Ascher, 2004).

Attention toutefois à l'illusion ultra libérale d'individus égaux. Ne pas négliger les rapports de force.

« Ces démarches procédurales modifient la nature de l'intervention des experts et des professionnels, et plus particulièrement les tâches des urbanistes. Ceux-ci doivent inscrire leur intervention dans des processus de longue durée, qui s'accommodent parfois mal avec les logiques du marché et les changements politiques locaux. De plus, ils peuvent de moins en moins assimiler leur intervention à l'intérêt général et ils sont conduits à mettre leurs compétences au service de divers groupes et acteurs. Cela introduit de façon nouvelle les questions de l'éthique et de la déontologie dans ce champ professionnel » (Ascher, 2004).

Par rapport à l'urbanisme moderne, le néo-urbanisme privilégie :

- la délibération, la négociation et le compromis par rapport à l'application de la règle majoritaire ;
- le contrat par rapport à la loi ;
- la solution ad hoc par rapport à la norme.

7. Requalifier les missions des pouvoirs publics

De l'administration (cf. le gouvernement des villes) à la régulation (cf. la gouvernance urbaine). Les pouvoirs publics ont « administré » l'urbanisme moderne dans le sens où il s'agissait d'appliquer des lois, des plans et des règlements sans trop se soucier de la spécificité des territoires (+ Cf. « Monopolville » de Castells (1974) ou le « Plan Manhattan »). Le néo-urbanisme s'efforce de construire les problèmes au cas par cas, en conciliant les logiques des différents acteurs en présence. Le rôle des pouvoirs publics est alors de veiller à ce que le

fonctionnement des systèmes d'acteurs urbains soit « régulier », en impulsant les démarches procédurales d'intérêt général. « Ils font faire plutôt qu'ils ne font (...). Mais ils contrôlent aussi, évaluent, corrigent, compensent, et éventuellement sanctionnent » (Ascher, 2004).

Ici aussi, cela suppose « une requalification des missions et des personnels travaillant pour le compte des pouvoirs publics » (Ascher, 2004).

8. Répondre à la variété des goûts et des demandes

A l'opposé de l'urbanisme moderne qui a mis en œuvre « des conceptions globales de la ville, voire totalitaires, n'hésitant pas dans certains cas à faire table rase du passé, ou à proposer de le faire », le néo-urbanisme se doit de « proposer une variété de formes et d'ambiances architecturales et urbaines à une société de plus en plus différenciée dans sa composition, ses pratiques et ses goûts » (Ascher, 2004). Il s'agit de proposer une variété de récits urbains, « une sorte de ville à la carte, qui offre des combinaisons variées de qualités urbaines » (design urbain attrayant, différenciation des ambiances plutôt qu'architecture fonctionnelle).

9. Promouvoir une qualité urbaine nouvelle

« Confronté à des exigences de plus en plus élevées, et à des formes de concurrence multiples entre espaces, [le néo-urbanisme] s'efforce d'offrir dans les lieux publics et les espaces extérieurs une qualité équivalente à celle des lieux privés et des espaces intérieurs, (...) [en s'attachant] à travailler non seulement le visible mais aussi le sonore, le tactile et l'olfactif » (Ascher, 2004). Autrement dit, il s'agit de préférer un urbanisme multisensoriel à des fonctionnalités simples.

10. Adapter la démocratie

« Le gouvernement des villes [très hiérarchisé] fait place à la gouvernance urbaine, que l'on peut définir comme un système de dispositifs et de modes d'action qui associe aux institutions des représentants de la société civile, pour élaborer et mettre en œuvre les politiques et les décisions publiques » (Ascher, 2004). Cette gouvernance urbaine « implique un enrichissement de la démocratie représentative par de nouvelles procédures délibératives et consultatives ». Elle nécessite à la fois :

- une relation plus directe avec les citoyens ;
- des formes démocratiques de représentation à l'échelle des métropoles où doivent se prendre les décisions urbaines structurantes (car « la démocratie de voisinage sans la démocratie métapolitaine[86] ne peut suffire pour faire prendre conscience aux citadins que leurs sorts sont liés »).

C'est un enjeu considérable pour l'avenir des villes et, plus largement, des sociétés occidentales, sous peine de renforcer le sentiment de relégation et de non-reconnaissance sociales.

[86] Ascher préfère le terme « métapole » à celui de métropole.

« En conclusion, pour résumer et qualifier ce néo-urbanisme qui s'ébauche aujourd'hui, en tout cas dans le monde occidental, nous pouvons dire que c'est :

- un urbanisme de dispositifs : il s'agit moins de faire des plans que de mettre en place des dispositifs qui les élaborent, les discutent, les négocient, les font évoluer ;
- un urbanisme réflexif : l'analyse ne vient plus avant la règle et le projet, mais elle est présente en permanence. La connaissance et l'information sont mobilisées avant, pendant et après l'action. Réciproquement, le projet devient aussi pleinement un instrument de connaissance et de négociation ;
- un urbanisme précautionneux, qui fait une place aux controverses, et qui se donne les moyens de prendre en compte les externalités et les exigences du développement durable;
- un urbanisme concourant : la conception et la réalisation des projets résultent de l'intervention d'une multiplicité d'acteurs aux logiques différentes, et de la combinaison de leurs logiques;
- un urbanisme réactif, flexible, négocié, en phase avec les dynamiques de la société;
- un urbanisme multivarié, fait d'éléments hybrides, de solutions multiples, de redondances, de différences;
- un urbanisme stylistiquement ouvert qui, en émancipant le design urbain des idéologies urbanistiques et politico-culturelles, fait une place nouvelle aux choix formels et esthétiques;
- un urbanisme multisensoriel, qui enrichit l'urbanité des lieux » ;
- et, on pourrait ajouter, un urbanisme multi-temporel qui cherche à combiner au mieux des multiples temporalités qui font la ville (chrono-urbanisme : faire en sorte que le même espace puisse être utilisé différemment le jour et la nuit).

Analogie de la lutte (urbanisme moderne) vs judo (néo-urbanisme) ; dans le premier cas, il faut être lourd, dans le second très agile et très technique.

IV.3.2.3. Quelques enjeux de la gouvernance urbaine contemporaine

Portée et signification de la « participation »

Un courant en faveur de la démocratie délibérative, caractéristique de l'ère de la gouvernance, s'est développé pour faire face à la crise de la démocratie représentative (perte de légitimité et contestation croissante des décisions, nymbisme, défiance vis-à-vis du politique...), caractéristique de l'ère du gouvernement. Ce courant s'appuie, pour une bonne part, sur les

théories qui se sont développées en philosophie politique, à partir du milieu des années 1980, notamment sous l'impulsion de Jürgen Habermas (Habermas, 1978).

La théorie de la démocratie délibérative est une théorie normative qui associe deux exigences : la délibération publique et la participation. « Une société est démocratique lorsque ses affaires sont gouvernées par la délibération publique de ses membres » (Joshua Cohen).
Une décision politique peut être prise de trois manières (ex : choix collectif d'un restaurant ou d'un cinéma) (Pourtois, 2005) :

- par le vote (selon différents types de majorité...) ;
- par la négociation : construction d'un compromis pour intégrer au mieux les préférences exprimées par chacun (ex. compromis « à la belge ») ; la négociation d'un compromis comporte généralement un échange de promesses et de menaces (ex. « si on va dans un resto chinois, la prochaine fois, on ira dans un italien » ; « si on va dans tel resto, je n'irai pas ! ») ;
- par la délibération : construction d'un accord sur la base d'arguments (tel resto a un bon rapport qualité/prix, un excellent service...); jugement informé et raisonné grâce à la délibération (qui a le mérite, à travers l'échange, de clarifier les idées).

La délibération n'exclut pas le vote (ex. referendum) ou la négociation mais en modifie la nature.

Ce qui est nouveau avec ce courant, c'est l'ambition de sortir la délibération du cénacle des représentants élus. Jusqu'ici en effet, on considérait que le parlement était l'unique lieu de la délibération (« la nation n'a d'autre voix que celle de ses représentants élus »), de l'opinion raisonnée, qui exige des compétences (vs l'opinion irrationnelle, déraisonnable de la masse). On souhaite dorénavant associer à la délibération (échange d'arguments) tous les membres de la société concernés, ce qui ne veut pas dire qu'ils doivent nécessairement participer à la décision.

Habermas va distinguer la sphère publique informelle (milieu associatif, etc.), où se forme l'opinion et à laquelle tous les citoyens doivent pouvoir participer, du système politique formel, où se prennent les décisions en tenant compte des opinions raisonnées développées dans la sphère publique informelle. C'est donc moins exigeant que la démocratie directe (Athènes) mais plus exigeant qu'elle dans la mesure où il y a une exigence de participation qualitativement plus forte (pas simple vote).

La démocratie délibérative ne remet donc pas en cause la démocratie représentative mais lui donne une autre signification. Dans la conception classique, c'est le mandat donné par l'électeur qui est central. Dans la nouvelle conception, ce qui donne une légitimité aux décisions prises par les élus, c'est le fait que ceux-ci prennent en compte la délibération citoyenne. C'est le principe de la justifiabilité mutuelle (Rawls, Habermas...) : les décisions non seulement doivent être justes mais reconnues comme telles par les citoyens.

Comment mettre en œuvre cette démocratie délibérative (Brunet et al, 2013) ? Pour Habermas, il n'est pas nécessaire de changer les institutions mais il faut dynamiser la société civile pour qu'elle produise des arguments dans le cadre de la sphère publique informelle. Pour

d'autres, de plus en plus nombreux, il faut instaurer de nouvelles procédures de médiation (Hamel, 2008; Jouve, 2005).

Ex. : budget participatif (au niveau local), « schéma directeur » (Bruxelles), « tables de quartier » (Montréal)...

L'enjeu central de la démocratie délibérative se situe donc autour de comment concilier ces deux exigences : (la qualité de la) délibération et (la quantité de la) participation. Dans la pratique, différents problèmes surgissent :

- par rapport à la 1re exigence, le débat public institutionnalisé contribue-t-il au renouvellement et à l'enrichissement des pratiques (planificatrices ou autres) ? tous les sujets (par ex., les choix esthétiques dont les architectes se sont faits les spécialistes) doivent-ils faire l'objet de la délibération, au risque d'aboutir à des choix « moyens » peu novateurs ?
- par rapport à la 2e exigence, qui participe ? Comment impliquer les acteurs qui ont du poids (et peu de temps pour participer à ce genre de processus...) et risquent de se manifester à d'autres moments ? La multiplication des dispositifs de débats publics, assemblées publiques, référendums, commissions consultatives, etc., assure-t-elle *in fine* une meilleure cohérence territoriale ou assiste-t-on à l'émergence du sentiment du « à quoi bon, puisque ce n'est pas notre avis qui a primé » (ressent-on vraiment cette forme de droit comme un droit négocié plutôt qu'imposé ?) ; pour améliorer la qualité de la participation, il est parfois préférable de travailler avec un petit nombre de citoyens, voire de les sélectionner ; n'en revient-on pas alors à la question de la traduction et de la représentation ?

Cf. l'émergence de nouveaux acteurs informels dans les luttes urbaines (Groth et Corijn, 2005).

Certains (Van Reybrouck, 2014) vont plus loin encore en considérant que la démocratie représentative – et ses élus professionnalisés – porte en elle les germes de la crise du politique, et imaginent de nouvelles formes de participation et de délibération, entre citoyens tirés au sort (ex. G 1000, partie du Sénat…).

Nouveau régionalisme, rééchelonnage et démocratie locale

Le « rescaling » (rééchelonnage) du gouvernement des villes pour traiter plus adéquatement certains enjeux urbains (comme la mobilité ou l'emploi) est d'actualité depuis plus de 50 ans.
Pour (Kübler, 2005), deux positions se sont longtemps opposées :

- la position classique qui « consiste à prôner une consolidation institutionnelle, c'est-à-dire à réduire la fragmentation par des fusions ou par la création d'un nouveau niveau de gouvernement à l'échelle de l'aire métropolitaine (un 'gouvernement métropolitain') » ;

- cette position classique fut souvent critiquée par un 2e courant « qui, dans une perspective de choix rationnel, met l'accent sur les effets bénéfiques de l'autonomie communale et de la fragmentation institutionnelle » (ex. débat montréalais et québécois sur fusion/défusion des communes).

Pour dépasser cet antagonisme entre gouvernement métropolitain et autonomie communale, on a mis en avant les vertus d'une « gestion par réseaux flexibles de coopération, impliquant des partenaires publics et privés », appelé aussi « new regionalism » (nouveau régionalisme). La capacité à gouverner dans une aire métropolitaine consiste alors « en la capacité à produire de l'action collective, c'est-à-dire des comportements d'acteurs coordonnés les uns avec les autres ». En effet, « l'interdépendance – de droit ou de fait – des différents acteurs dans les agglomérations urbaines produit un contexte où la négociation est souvent la seule voie praticable ».

Le volontarisme des acteurs est crucial pour la mise en place d'une telle coordination négociée (Van Wynsberghe, 2013). Il dépend :

- d'une attitude positive des acteurs envers la coordination à l'échelle de l'agglomération, c'est-à-dire la conviction qu'une telle coordination produit des bénéfices ;
- des incitations mises en place par les niveaux de gouvernement supérieurs (régionaux, nationaux, européen...), fournissant des motifs supplémentaires aux acteurs pour s'engager dans une coordination à l'échelle de l'agglomération ;
- de l'émergence d'un leadership politique, permettant de mobiliser les acteurs autour d'une vision ou d'un projet politique commun.

Le « rescaling » conduit aussi à envisager une coopération entre régions urbaines, que ce soi de manière intranationale ou transnationale, dans le but de renforcer leurs positions face aux pressions de la globalisation (van der Heiden, 2013).

Glocalisation et défi climatique

Comme nous l'avons vu plus haut, la « glocalisation » (Swyngedouw, 1997) exprime bien la nécessité de mettre en place, dans la ville post-fordiste, des politiques locales ou territoriales qui tiennent compte de la réorientation de la sphère économique à l'échelle mondiale, l'enjeu étant bien d'agir localement tout en tenant compte de ce qui se passe au niveau global. Cela s'applique bien entendu aussi au défi climatique. La difficulté d'intégrer le développement durable au niveau politique local tient au fait que cet enjeu fait éclater le cadre spatial (cadre géographique restreint) et temporel (mandat électoral, générations présentes) habituel des politiques publiques : il s'agit notamment de prendre en compte les intérêts des territoires extérieurs et des générations futures.

Au niveau des villes, la « Charte européenne des villes durables » d'Aalborg (1re conférence européenne des villes durables, 27 mai 1994) constitue sans doute une étape importante : signée

par plusieurs centaines de villes, elle « a le mérite de proposer un cadre d'action qui s'oppose de manière radicale et systématique aux principes de la Charte d'Athènes » (Gralepois et Boutaud, 2007) :

- contraindre l'étalement ;
- restreindre la place de la voiture individuelle ;
- densifier tout en améliorant la qualité du cadre de vie ;
- favoriser la mobilité active et les transports en commun ;
- organiser une forme d'aménagement polycentrique ;
- encourager les dynamiques de mixité sociale et fonctionnelle,
- améliorer la performance énergétique des bâtiments ;
- redonner sa place à l'agriculture périurbaine de proximité et repenser les rapports ville-campagne ;
- relocaliser les activités économiques.

D'autres initiatives analogues ont suivi comme la « Déclaration de Leipzig sur la ville européenne durable » (2007) ou la « Déclaration de Tolède sur le développement urbain » (2010), au niveau des gouvernements de l'UE. Plusieurs villes aujourd'hui réfléchissent et agissent dans le sens d'opérer leur « transition » et de devenir des « villes durables ». La définition du changement climatique et de la « durabilité » comme problème public est une construction qui donne lieu à controverses (Aykut, 2011; Paquot *et al.*, 2015; Renauld, 2014). Dans beaucoup de cas, les défis sont immenses et nécessitent de renouveler la manière de concevoir les politiques (Da Cunha *et al.*, 2005; Hamman, 2008; Offner et Pourchez, 2007; Vanderstraeten, 2013; Veyret et Le Goix, 2011), notamment urbanistiques (Gauthier *et al.*, 2008), mais aussi les comportements individuels (Wallenborn et Dozzi, 2007). Le délai est souvent long pour passer de la parole aux actes car les objectifs doivent être opérationalisés dans tous les domaines de l'action publique (voir notamment le « Reference Framework for European Sustainable Cities » (RFSC)) et, ici aussi, s'appliquer à la bonne échelle, l'espace le plus fonctionnel étant souvent aussi un espace de rivalités (cf. le cas du RER bruxellois (Damay, 2014)).

IV.3.3. Du gouvernement à l'ingouvernabilité et au non-gouvernement des villes ?

Dans bien des villes, le passage à la gouvernance urbaine n'est pas un fait acquis mais un processus dont l'issue reste incertaine.

D'autres scénarios sont possibles.

IV.3.3.1. L'ingouvernabilité

Au cœur de la nouvelle question sociale se trouvent les cités et quartiers relégués (ex. incendies dans les cités françaises, à Los Angeles, etc.), parfois laissés à eux-mêmes, où l'Etat de droit

n'existe quasi plus (règne de l'insécurité, des trafics en tous genres...), au point qu'on parle d'ingouvernabilité (Wacquant, 2006). On assiste alors à la consolidation de la ville « divisée », sujette à une ségrégation sociale et culturelle croissante. Avec, à l'autre extrêmité du spectre social des « zero-friction spaces » ou autres « gated communities ».

Ex. sur les cités françaises, voir le film de Jacques AUDIARD, *Dheepan* (2015) ou sur les villes brésiliennes, le film de Fernando MEIRELLES, *La cité de Dieu* (2002).

Une autre forme d'ingouvernabilité est celle qui résulte d'une situation institutionnelle qui rend difficile, voire impossible la mise en place de politiques publiques efficaces à l'échelle adéquate. Ex. Bruxelles et la difficulté de mettre en place une coordination inter-régionale à l'échelle de la communauté métropolitaine (Van Wynsberghe *et al.*, 2009; Van Wynsberghe, 2007; Van Wynsberghe, 2013) avec pour conséquence une fragmentation urbaine et une autonomisation croissante de pans entiers de la métropole (le pôle Zaventem – Diegem accessible par le Nord sans passer par Bruxelles; le Brabant wallon...) ; pire encore est la situation d'autres villes divisées institutionnellement ou « ethniquement » (Beyrouth, Jérusalem...)

IV.3.3.2. Le non-gouvernement

Absence du gouvernement dans certaines villes post postcoloniales. Ex. Kinshasa, emblématique du point de vue du « non-gouvernement » ou de la « malgouvernance » et du mal développement (De Boeck et Plissart, 2005; Trefon, 2004), ou Lubumbashi (Trefon et avec la collaboration de B. Ngoy, 2007).

On peut distinguer trois étapes dans l'évolution de ces villes :

- L'Etat colonial avait tout d'un ordre politique bureaucratique (dans le sens wébérien) avec sa bureaucratie disciplinée, ses agents fiscaux, son système judiciaire neutre... mais sans ses parlementaires élus démocratiquement. L'Etat colonial avait voulu exporter dans les villes congolaises le modèle fordiste de production et de consommation de masse avec ses grands équipements (écoles, hôpitaux, ensembles de logement, infrastructures routières et ferroviaires), etc. L'architecture moderniste de Kinshasa et d'autres villes coloniales (Matadi, Boma...) en est le témoin (on y retrouve les mêmes architectes que ceux qui ont construit la Cité administrative à Bruxelles : Georges Ricquier (1902-1963), le Groupe Alpha de Jean Gilson, Alberto Vanderauwera (1918-1998), etc.).
- L'Etat-nation postcolonial n'a pas fonctionné et a disparu, miné par le haut (les classes dirigeantes ayant eu tendance à se servir au lieu de servir), par le bas (le modèle ne convenait pas toujours aux attentes des populations) et par l'extérieur (hier, rivalités de guerre froide; aujourd'hui, globalisation et nouvelles guerres).
- On est entré dans une phase post postcoloniale de faillite de l'Etat. Pour assurer la survie, réinvention d'une certaine forme d'ordre à Kinshasa à travers (c'est ce qu'on pourrait

appeler la « ville invisible » ou, comme Hall (2007) {!Hall, 2007,}, l' « hypercroissance informelle ») :

a. le processus 'd'ONGisation' (ONG agissent à la place – et en dépit – de l'Etat), né de l'interruption de la coopération d'Etat à Etat (quand le président Mobutu a été lâché), très présent notamment dans le secteur de la santé.
b. le développement d'un système de solidarité pragmatique (via notamment la diaspora – le phénomène « Western Union ») et de réciprocité extrêmement diversifié (la « coop » en échange d'une « motivation »), grâce à la multiplication des identités.
c. le développement d'une agriculture et d'un élevage urbain et semiurbain, de même qu'une petite industrie artisanale (fonderie de quartier…).
d. le synchrétisme entre croyances traditionnelles (sorcellerie...) et églises de réveil (recours à la foi comme antidote au désespoir et à la souffrance).
e. la valorisation du quartier comme espace social élémentaire. Kinshasa se « villagise ».
f. le rôle central des enfants (la moitié de la population a moins de 15 ans) dans la vie urbaine.

Comment, dans ces conditions, remettre une ville comme Kinshasa sur la voie du développement ?

i. en réhabilitant l'Etat (la communauté internationale pense que cela passe d'abord par des élections au sommet de l'Etat pour descendre ensuite vers la base, plutôt que l'inverse) ;
ii. en récréant un contexte d'investissement pour le secteur privé, tout en l'encadrant (nouveau code minier et forestier...) ;
iii. en développant la société civile (associations, syndicats...).

Références bibliographiques

1. AGIER M., 1996, "*Les savoirs urbains de l'anthropologie*", Enquête, 4, pp. 1-16.
2. ANDERSON N., 1923, *The hobo. The sociology of the homeless man,* Chicago, Univ. of Chicago Press, 302 p.
3. ANDERSON N., 2011, *Le hobo, sociologie du sans-abri,* Paris, Armand Colin, 400 p.
4. APPARICIO P., 2000, "*Les indices de ségrégation résidentielle : un outil intégré dans un système d'information géographique*", CyberGeo, 134,
5. ASCHER F., 1995, *Métapolis ou l'avenir des villes,* Paris, Editions O. Jacob, 345 p.
6. ASCHER F., 2004, *Les nouveaux principes de l'urbanisme,* Paris, Éditions de l'Aube, Poche essai, 100 p.
7. ATTALI J., 2006, *Une brève histoire de l'avenir,* Paris, Le Livre de Poche, 310 p.
8. AVITABILE A., *La mise en scène du projet urbain,*
9. AYKUT S., 2011, "*La construction du changement climatique comme problème public - débat médiatique et expertise médiatique en France et en Allemagne",* in DAMAY L.,

DENIS B., DUEZ D. (eds), Savoirs experts et profanes dans la construction des problèmes publics, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis,

10. BAIROCH P., 1985, *De Jéricho à Mexico : villes et économie dans l'histoire,* Paris, Gallimard, 707 p.
11. BASSAND M., 2001, "*Métropoles et métropolisation*", in BASSAND M., KAUFMANN V., JOYE D. (eds), *Enjeux de la sociologie urbaine,* Lausanne, Les Presses polytechniques et universitaires romandes, Science, technique, société, pp. 3-16.
12. BAUDUN G., GENESTIER P. (eds), 2002, *Banlieues à problèmes : la construction d'un problème social et d'un thème d'action publique,* Paris, La Documentation française, 256 p.
13. BAUER G., ROUX J.-M., 1976, *La rurbanisation ou la ville éparpillée ?,* Paris, Seuil,
14. BERGER M., 2008, *Bruxelles à l'épreuve de la participation : les contrats de quartier en exercices,* Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale, Photographies : Pauline Beugnies, 163 p.
15. BERGILEZ J.-D. *et al.*, 2005, *De la participation urbaine. Le cas Flagey,* Bruxelles, Cahiers de La Cambre Architecture n°3, La Lettre volée, 3,
16. BLANC M., 1995, "*Politique de la ville et démocratie locale*. *La participation : une transaction le plus souvent différée*", Les annales de la recherche urbaine, 68-69, pp. 98-106.
17. BODSON D., BODSON J.-M., 1999, *Il y a une vie en dehors des villes. et elle n'est pas ce que l'on croit,* Bruxelles, La lettre volée, 128 p.
18. BODY-GENDROT S., 1993, *Ville et violence. L'irruption de nouveaux acteurs,* Paris, Presses universitaires de France, 252 p.
19. BOLTANSKI L., CHIAPELLO E., 1999, *Le nouvel esprit du capitalisme,* Paris, Gallimard, 843 p.
20. BOUDON R., BOURRICAUD F., 1982, *Dictionnaire critique de la sociologie,* Paris, Presses universitaires de France, 651 p.
21. BOURDIEU P., 1993, *La misère du monde,* Paris, Seuil, 947 p.
22. BOURDIN A., 2005b, "*Les mobilités et le programme de la sociologie*", Cahiers internationaux de sociologie, CXVIII, pp. 5-21.
23. BOWEN W.M., DUNN R.A., KASDAN D.O., 2010, "*What is 'Urban Studies'? Context, Internal Structure, and Content*", Journal of Urban Affairs, 32(2), pp. 199–227.
24. BRAUDEL F., 1979a, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme XVe-XVIIIe siècle. 1. Les structures du quotidien,* Paris, Armand Colin, 736 p.
25. BRAUDEL F., 1979b, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme XVe-XVIIIe siècle. 2. Les jeux de l'échange,* Paris, Armand Colin, 855 p.
26. BRAUDEL F., 1979c, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme XVe-XVIIIe siècle. 3. Le temps du monde,* Paris, Armand Colin, 922 p.
27. BRAUDEL F., 2008, *La dynamique du capitalisme,* Paris, Flammarion, Champ / Histoire, 121 p.

28. BRENNER N., 2004, *New State Spaces. Urban Governance and the Rescaling of Statehood,* Oxford, Oxford University Press, 351 p.
29. BRUECKNER J.K., THISSE J.-F., ZENOU Y., 1999, "*Why is central Paris rich and downtown Detroit poor? An amenity-based theory*", European Economic Review*,* 43, pp. 91-107.
30. CARROUÉ L., 2005, "*Les firmes-réseaux du textile : Nike, pour le meilleur et pour le pire* ?", Festival International de Géographie de Saint-Dié*,* Saint-Dié (Vosges),
31. CARROUÉ L., 2007, *Géographie de la mondialisation (3e édition),* Paris, Armand Colin, Collection U, 254 p.
32. CASTELLS M., 1998, *La société en réseaux,* Paris, Fayard, 613 p.
33. CASTELLS M., GODARD F., 1974, *Monopolville. L'entreprise, l'Etat, l'urbain,* Paris, Mouton, 496 p.
34. CHALAS Y., 2000, *L'invention de la ville,* Paris, Anthropos, Collection Villes, 199 p.
35. CHAMBOREDON J.-C., LEMAIRE M., 1970, "*Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement*", Revue française de sociologie*,* XI, pp. 3-33.
36. CHARMES E., 2007, "*Les périurbains sont-ils anti-urbains* ?", Les Annales de la recherche urbaine*,* 102, pp. 7-18.
37. DA CUNHA A. *et al.*, 2005, *Enjeux du développement urbain durable,* Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes,
38. DAMAY L., 2014, "*Un RER à Bruxelles ? Socio-histoire des rivalités et des régulations politiques (1989-2013)*", Brussels Studies*,* 74, pp. 1-16.
39. DAMON J., 2008, "*Urbanisation planétaire, villes et modes de vie urbains*", in DAMON J. (ed), Observatoire mondial des modes de vie urbains 2008/9, Paris, PUF, pp. 1-27.
40. DE BOECK F., PLISSART M.-F., 2005, *Kinshasa. Récits de la ville invisible,* Bruxelles, La Renaissance du Livre, 288 p.
41. DEBROUX T., 2013, "*Dans et hors la ville. Esquisse d'une géographie des artistes plasticines à Bruxelles* (19e-21e siècles)", Brussels Studies*,* 69, pp. 1-14.
42. DECROP J., 2002, *Agglomération et dynamique des activités économiques dans les villes belges.Une approche spatiale et sectorielle,* Bruxelles, Bureau fédéral du Plan, Working paper 9/02, 114 p.
43. DELCHAMBRE J.-P. (ed), 2009, *Autour de la socio-anthropologie du jeu,* Louvain-la-neuve, Recherches sociologiques et anthropologiques, 1,
44. DELMOTTE F., HUBERT M. (eds), 2009, *La Cité administrative de l'Etat. Schémas directeurs et action publique à Bruxelles,* Bruxelles, La lettre volée, Les Cahiers de La Cambre Architecture, 8, 318 p.
45. DELMOTTE F., HUBERT M., TULKENS F., 2009, "*Les schémas directeurs, et après ? L'avenir du développement urbain à Bruxelles en question*", Brussels Studies*,* 30, pp. 1-16.

46. DUBOIS G., CERON J.-P., 2001, "*Enjeux sociaux et environnementaux du développement du tourisme urbain*", Revue d'économie régionale et urbaine, 5, pp. 831-860.
47. DURKHEIM E., 1978, *De la division du travail social,* Paris, Presses universitaires de France, édition originale : 1893,
48. FIJALKOW Y., 2004, *Sociologie de la ville,* Paris, La Découverte, 123 p.
49. FONTAGNÉ L., D'ISANTO A., 2013, "Chaînes d'activités mondiales : des délocalisations d'abord vers l'Union européenne", *Insee Première,* 1451, pp. 1-4.
50. FRANTZ D., 2011, "*La ségrégation : la division sociale de l'espace dans la reproduction des rapports sociaux*", *Métropole, ségrégation, fragmentation <halshs-00642719>,* pp. 1-9.
51. GAUTHIER M., GARIÉPY M., TRÉPANIER M.-O. (eds), 2008, *Renouveler l'aménagement et l'urbanisme. Planification territoriale, débat public et développement durable,* Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 340 p.
52. GENARD J.-L., 2006, *Architecture et réflexivité,* Lausanne, Chexbres, Communication au séminaire "Reprendre formes. Formes urbaines, pouvoirs et expériences",
53. GEREMEK B., 1987, *La potence ou la pitié. L'Europe et les pauvres du Moyen-Age à nos jours,* Paris, Gallimard,
54. GILOW M., 2015, "*Déplacements des femmes et sentiment d'insécurité à Bruxelles* : perceptions et stratégies", *Brussels Studies [online],* 87, pp. 1-10.
55. GRAFMEYER Y., AUTHIER J.-Y., 2011, *Sociologie urbaine,* Paris, Nathan, 3e ed, 128, 127 p.
56. GRAFMEYER Y., JOSEPH I., 1979, *L'Ecole de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine,* Paris, Les éditions du Champ urbain, 335 p.
57. HALL P.G., 1998, *Cities in civilization: culture, innovation, and urban order,* London, Weidenfeld & Nicolson, xiii, 1169 p.
58. HAMEL P., 2008, *Ville et débat public. Agir en démocratie,* Sainte-Foix, Presses universitaires de Laval,
59. HAMMAN P. (ed), 2008, *Penser le développement urbain durable : regards croisés,* Paris, L'Harmattan,
60. HANNERZ U., 1983, *Explorer la ville,* Paris, Minuit, traduit et présenté par Isaac Joseph (texte original : 1980), 418 p.
61. HUBERT M., LEWIS P., RAYNAUD M.M. (eds), 2014, *Les grands projets urbains. Territoires, acteurs et stratégies,* Montréal, Les Presses de l'Université de Montréal, 403 p.
62. HURIOT J.-M., BOURDEAU-LEPAGE L., 2009, *Économie des villes contemporaines,* Paris, Economica, 366 p.
63. JOLY I., 2005, "*Décomposition de l'hypothèse de constance des budgets-temps de transport*", in MONTULET B., HUBERT M., JEMELIN C., SCHMITZ S. (eds),

Mobilités et temporalités, Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, Travaux et recherches 51, pp. 129-150.

64. JORIS A., 1969, "*La notion de ville*", in PERELMAN C. (ed), *Les catégories en histoire,* Bruxelles, Institut de sociologie de l'ULB,
65. JOUVE B., 2005, "*La démocratie en métropoles : gouvernance, participation et citoyenneté*", *Revue française de science politique,* 55/2, pp. 317-337.
66. KAUFMANN V., 2001, "*La motilité : une notion clé pour revisiter l'urbain*", in BASSAND M., KAUFMANN V., JOYE D. (eds), *Enjeux de la sociologie urbaine,* Lausanne, Les Presses polytechniques et universitaires romandes, Science, technique, société, pp. 87-102.
67. KLEIN J.-L., FONTAN J.-M., 2003, "*Reconversion économique et initiative locale. L'effet structurant des actions collectives*", in FONTAN J.-M., KLEIN J.-L., LÉVESQUE B. (eds), *Reconversion économique et développement territorial. Le rôle de la société civile,* Sainte-Foy, Presses de l'Université du Québec, Géographie contemporaine, pp. 11-33.
68. KÜBLER D., 2005, "*Démocratie et gouvernance d'agglomération* : quelques leçons européennes", *Pouvoirs locaux,* 65,
69. LE GALÈS P., 2011, *Le retour des villes européennes : sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance,* Paris, Les Presses de Sciences Po (2e édition), 486 p.
70. LE GALÈS P. (ed), 2006, *Gouvernement et gouvernance des territoires,* Paris, La Documentation française, 119 p.
71. LEFÈVRE C., 2005, "*Faire des métropoles des territoires démocratiques*", *Pouvoirs locaux,* 65,
72. LENEL E., 2014, "*L'espace public 'revitalisé' comme gouvernance de l'intime*", Ambiances *[en ligne : http://ambiances.revues.org/441],*
73. LENEL E., 2013, "*La mixité sociale dans l'action publique urbaine à Bruxelles*. Projet ou langage politique ?", *Brussels Studies [online],* 65, pp. 1-12.
74. MERCKLÉ P., 2011, *Sociologie des réseaux sociaux,* Paris, La Découverte, 125 p.
75. MINCKE C., HUBERT M. (eds), 2011, *Ville et proximité,* Bruxelles, Publications des Facultés universitaires Saint-Louis, 238 p.
76. MORITZ B., 2011, "*Concevoir et aménager les espaces publics à Bruxelles*", *Brussels Studies www.brusselsstudies.be,* 50, pp. 1-15.
77. NEUVILLE J., 1976, *La condition ouvrière au XIXe siècle. Tome 1 : l'ouvrier objet,* Bruxelles, Editions vie ouvrière, Histoire du mouvement ouvrier en Belgique, 240 p.
78. NEUVILLE J., 2198, *La condition ouvrière au XIXe siècle. Tome 2 : l'ouvrier suspect,* Bruxelles, Editions vie ouvrière, Histoire du mouvement ouvrier en Belgique, 271 p.
79. OBLET T., 2005, *Gouverner la ville,* Paris, Presses universitaires de France, xi, 306 p.
80. OFFNER J.-M., POURCHEZ C., 2007, *La ville durable. Perspectives françaises et européennes,* Paris, La Documentation française, Problèmes politiques et sociaux, 933,

81. PAQUOT T., PEREIRA DE MOURA R., RYMARSKI C. (eds), 2015, *Villes durables. Quelles villes pour demain ?,* Paris, en collaboration avec le Learning center "Villes durables" de Dunkerque, Les grands dossiers des Sciences Humaines, n°40, 78 p.
82. PINÇON M., PINÇON-CHARLOT M., 1989, *Dans les beaux quartiers,* Paris, Seuil, L'Epreuve des faits, 254 p.
83. PINÇON M., PINÇON-CHARLOT M., 2010, *Les ghettos du gotha : au cœur de la grande bourgeoisie,* Paris, Points,
84. PINSON G., 2009, *Gouverner la ville par projet,* Paris, Presses de Sciences Po, 420 p.
85. POURTOIS H., 2005, "*Délibération, participation et sens du désaccord*", *Ethique publique,* 7/1, pp. 145-154.
86. PUTTEMANS P., 2004, "*Qu'est-ce qu'une ville* ?", in Tintin et la ville*,* Bruxelles, Editions Moulinsart, pp. 4-5.
87. REMY J., 2005, " *'Penser maison - penser ville*' : *à la recherche d'une cohérence dans les nouvelles extensions urbaines*. Réflexions à partir de l'évolution du Brabant wallon en Belgique", in NAVEZ-BOUCHANINE F. (ed), *Intervenir dans les territoires à urbanisation diffuse,* La Tour d'Aigles, Editions de l'Aube,
88. REMY J., 2007, "*De l'automobilisme à l'automobilité*", in LANNOY P., RAMADIER T. (eds), *La mobilité généralisée. Formes et valeurs de la mobilité quotidienne,* Louvain-la-Neuve, Bruylant-Academia, Science, technique et société, pp. 21-40.
89. REMY J., VOYÉ L., 1974, *La ville et l'urbanisation. Modalités d'analyse sociologique,* Gembloux, Duculot, 252 p.
90. SALOMON CAVIN J., MARCHAND B. (eds), 2010, *Antiurbain. Origines et conséquences de l'urbaphobie,* Lausanne, Presses polytechniques et universitaires normandes, 344 p.
91. SAMARCANDE *et al.*, 2008, *Jeunes en ville, Bruxelles à dos ? L'appropriation de l'espace urbain bruxellois par des jeunes de différents quartiers,* Bruxelles, 72 p.
92. SASSEN S., 1991, *The Global City,* New York, London, Tokyo, Princeton University Press,
93. SASSEN S., 2008, "*The global city : introducing a concept*", in DE GROOF R. (ed), *Brussels and Europe. Bruxelles et l'Europe,* Brussels, ASP, pp. 43-59.
94. SASSEN S., 2009, *La globalisation. Une sociologie,* Paris, Gallimard, NRF Essais, 348 p.
95. SCHAUT C., 2005, *Plan du cours de sociologie urbaine,* Bruxelles, La Cambre,
96. SCHAUT C., 2002, "*Pour une lecture à géométrie variable des territoires de la ville*", in MINISTÈRE DE LA COMMUNAUTÉ FRANÇAISE (ed), *Culture et citoyenneté. Pour un développement culturel durable,* Bruxelles,
97. SERVAIS, M. *et al.*, 2004, "*Polycentrisme urbain : une réalité spatialement mesurable* ?", *CyberGeo,* 268, pp. 1-21.
98. TARRIUS A., 2002, *La mondialisation par le bas : les nouveaux nomades de l'économie souterraine,* Paris, Balland, 168 p.
99. THISSE J.-F. *et al.*, 2004, *Villes et économie,* Paris, Documentation française, 311 p.

100. THOMAS I.T., ZNANIECKI F., 1998, *Le paysan polonais en Europe et en Amérique. Récit de vie d'un migrant (Chicago, 1919),* Paris, Nathan Université, Essais et Recherches, série "Sciences sociales", 446 p.
101. TREFON T. (ed), 2004, *Ordre et désordre à Kinshasa. Réponses populaires à la faillite de l'Etat,* Paris, L'Harmattan, 252 p.
102. TREFON T., AVEC LA COLLABORATION DE B. NGOY, 2007, *Parcours administratifs dans un Etat en faillite : récits de Lubumbashi (RDC),* Paris, L'Harmattan/MRAC, Collection Cahiers Africains, 74, 154 p.
103. VAN CAMPENHOUDT L., CHAUMONT J.-M., FRANSSEN A., 2005, *La méthode d'analyse en groupe. Applications aux phénomènes sociaux,* Paris, Dunod, 215 p.
104. VAN CAMPENHOUDT L., 2001, *Introduction à l'analyse des phénomènes sociaux,* Paris, Dunod, 261 p.
105. VAN DER HEIDEN N., 2013, "*Rescaling metropolitan governance: examining discourses and conflicts in two Swiss metropolitan areas*", *Urban Research and Practice,* 6 (1), pp. 40-53.
106. VAN WYNSBERGHE C., 2013, "*Bruxelles et Washington : deux capitales fédérales enclavées, deux expériences métropolitaines comparables* ?", *Brussels Studies,* 66,
107. VAN WYNSBERGHE C., 2007, "*La métropole bruxelloise, des développements entre Lille et Berlin ?*", *Brussels Studies,* 11, pp. 1-11.
108. VANDECANDELAER H., 2013, *Bruxelles. Un voyage à travers le monde,* Bruxelles, ASPeditions, 517 p.
109. VANDERMOTTEN C., MARISSAL P., 2004, *La production des espaces économiques,* Bruxelles, Editions de l'Université de Bruxelles, 2e édition revue et augmentée, Tome I, 468 p.
110. VANDERMOTTEN C. *et al.*, 2015, *Analyse dynamique des quartiers en difficulté dans les régions urbaines belges,* Bruxelles, SPF Intégration sociale - Politique des grandes villes, 57 p.
111. VANDERMOTTEN C. *et al.*, 1999, *Villes d'Europe. Géographie comparative,* Crédit communal, Bulletin du Crédit communal, 207-208, 408 p.
112. VANDERSTRAETEN P., 2013, "*Pour réduire l'empreinte écologique*", in CORIJN E. (ed), *Où va Bruxelles ?,* Brussel, VUBPress, pp. 49-76.
113. VELTZ P., 1996, *Mondialisation, villes et territoires,* Paris, Presses universitaires de France,
114. VERMEYLEN P., 2014, *Le temps de la métropole. Agile, créative, solidaire, durable. Parcours en Europe,* Paris, L'Harmattan, Questions contemporaines. Série Questions urbaines, 286 p.
115. VEYRET Y., LE GOIX R. (eds), 2011, *Atlas des villes durables. Ecologie, urbanisme, société : l'Europe est-elle un modèle ?,* Paris, Editions autrement, 87 p.

116. VIVANT E., 2009, *Qu'est-ce que la ville créative ?,* Paris, Presses Universitaires de France -PUF, La ville en débat, 92 p.
117. WACQUANT L., 2006, *Parias urbains. Ghetto - Banlieues - Etat,* Paris, La découverte, 332 p.
118. WAGNER A.-C., 2007, *Les classes sociales dans la mondialisation,* Paris, La Découverte, 119 p.
119. WALLENBORN G., DOZZI J., 2007, "*Du point de vue environnemental, ne vaut-il pas mieux être pauvre et mal informé que riche et conscientisé* ?", in CORNUT O., BAULER T., ZACCAÏ E. (eds), *Environnement et inégalités sociales,* Bruxelles, Editions de l'ULB, pp. 47-59.
120. WALLERSTEIN I., 1980, *Le système du monde du XVe siècle à nos jours. 1. Capitalisme et économie-monde 1450-1640,* Paris, Flammarion, Nouvelle bibliothèque scientifique, 328 p.
121. WALLERSTEIN I., 2006, *Comprendre le monde. Introduction à l'analyse des systèmes monde,* Paris, La Découverte / Grands Repères, 173 p.
122. WEBER M., 1982, *La ville,* Paris, Aubier Montaigne, 218 p.
123. WHYTE W.F., 2007, *Street Corner Society. La structure sociale d'un quartier italo-américain,* Paris, La Découverte Poche, Sciences humaines et sociales n°126, 406 p.
124. WIRTH L., 1938, "Urbanism as a way of life", *American Journal of Sociology,* 44, 1, pp. 1-24.
125. ZITOUNI B., 2010, *Agglomérer. Une anatomie de l'extension bruxelloise (1828-1915),* Brussel, VUB-Press, Préface par Eric Corijn, Postface par Bruno Latour, 331 p.