



---

Hélène Reigner, Thierry Brenac, Frédérique Hernandez, *Nouvelles idéologies urbaines, Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*

Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013

Rémi Dormois

---



**Publisher**

ENTPE - École Nationale des Travaux  
Publics de l'État

**Electronic version**

URL: <http://metropoles.revues.org/4910>

ISSN: 1957-7788

**Electronic reference**

Rémi Dormois, « Hélène Reigner, Thierry Brenac, Frédérique Hernandez, *Nouvelles idéologies urbaines, Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre* », *Métropoles* [Online], 14 | 2014, Online since 24 June 2014, connection on 30 September 2016. URL : <http://metropoles.revues.org/4910>

---

This text was automatically generated on 30 septembre 2016.



Métropoles est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.

---

*Hélène Reigner, Thierry Brenac,  
Frédérique Hernandez, Nouvelles  
idéologies urbaines, Dictionnaire  
critique de la ville mobile, verte et  
sûre*

Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013

Rémi Dormois

---

## REFERENCES

Hélène Reigner, Thierry Brenac, Frédérique Hernandez, *Nouvelles idéologies urbaines, Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2013.

- 1 L'ouvrage intitulé « *Nouvelles idéologies urbaines* » entend mettre au jour la diffusion de l'idéologie néolibérale dans la fabrique des politiques urbaines contemporaines et plus spécifiquement dans la fabrique des politiques locales de déplacements et d'aménagement. Ses auteurs ne veulent pas seulement montrer comment ces objectifs néolibéraux se déclinent dans ces politiques mais aussi pointer leurs conséquences, leurs effets en termes de tri social et spatial justifiant tout à fait en cela le terme de dictionnaire critique. Cet ouvrage s'inscrit donc dans une perspective sociologique de déconstruction de l'apparente neutralité technique des politiques urbaines dont les sociologues marxistes avaient ouvert la voie, dès la fin des années soixante, en mettant en exergue l'usage de la planification urbaine et des opérations d'éradication de l'habitat insalubre par une alliance entre représentants de l'Etat et la bourgeoisie dans une logique d'imposition d'un ordre spatial et social favorable au développement de l'économie

capitalistique (Coing, 1966 ; Cottureau, 1974). Cet ouvrage s'inscrit aussi de façon plus récente dans le prolongement d'un ensemble de travaux qui ont permis de réhabiliter l'analyse des instruments, des outils dans la sociologie de l'action publique. On aura notamment à l'esprit le dictionnaire critique consacré à la politique récente d'aménagement du territoire (Lévy & alii, 2000) et le dictionnaire des politiques publiques paru en 2004 (Boussaguet L. & alii, 2004).

- 2 Cet ouvrage est d'abord très spécifique par sa forme. Après une introduction à portée théorique, sur laquelle nous reviendrons plus en détail par la suite, les auteurs proposent vingt-six articles consacrés à une analyse d'outils ou de mots d'ordre se rapportant aux enjeux de mobilité et d'aménagement dans le cadre de la « ville durable ». Précisons tout de suite qu'il ne s'agit pas d'un dictionnaire au sens classique du terme comme a pu l'être le dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement de Pierre Merlin et de Françoise Choay (Merlin & Choay, 1988). Ce dictionnaire là est au service d'une thèse. Pour ses auteurs, la diffusion rapide de dispositifs visant à gérer ou produire la « ville durable » s'explique par un processus plus global de néo-libéralisation des politiques urbaines. De plus, ces mots d'ordre ou ces dispositifs techniques présentés comme neutres idéologiquement sont sources de discriminations spatiales et sociales. Leur mise en œuvre aboutit à renforcer les processus de différenciation sociale et spatiale au sein de la ville. Certains lieux sont surinvestis par les pouvoirs publics en termes d'équipements et d'aménagements – notamment les hypercentres – tandis que d'autres lieux sont délaissés quand bien même ils remplissent des fonctions centrales dans le fonctionnement d'une agglomération (rocares, zones périurbaines résidentielles). De même, ce sont très souvent, nous disent les auteurs, les mêmes groupes sociaux qui sont les publics cibles des différentes actions relevant des politiques de mobilité durable (ménages aux revenus intermédiaires et supérieurs résidant dans les secteurs centraux et partageant des convictions environnementalistes) tandis que d'autres sont beaucoup moins pris en compte dans la fabrique de ces politiques (ménages aux revenus modestes résidant en périphérie et captifs de la voiture pour leurs déplacements). Les articles sont donc rédigés avec cet objectif argumentaire par des auteurs issus de différentes disciplines : science politique, urbanisme et aménagement, transport. Ce caractère interdisciplinaire constitue un atout pour analyser des instruments qui empruntent à plusieurs domaines d'action publique. Une limite peut toutefois être pointée au sujet de cette écriture « à plusieurs mains » : si certains articles sont en effet clairement animés d'un certain souffle visant à démontrer, déconstruire, d'autres restent davantage descriptifs et en retrait quant aux conclusions à tirer par rapport à la thèse développée dans l'ouvrage.
- 3 Ce choix éditorial peut provoquer quelques frustrations chez le lecteur qui aspire à disposer d'un descriptif historique de la mise en place des outils ou des mots d'ordre présentés ou d'éléments techniques poussés. L'effort d'expliquer la genèse de l'outil ou du slogan n'est en effet pas toujours accompli alors même qu'il aurait permis de montrer « en creux » l'histoire des idéologies urbaines et de mieux identifier la spécificité de la période contemporaine dans cette production idéologique (il aurait par exemple été intéressant de développer quelques entrées sur des mots d'ordre utilisés pendant les « Trente Glorieuses » et d'étudier leur rapport avec le système fordiste). Toutefois, et inversement, pour un lecteur néophyte, la rédaction des articles est stimulante en ce qu'elle se démarque de la littérature pseudo-scientifique qui fait florès dans le domaine de la ville durable et qui se cantonne souvent à une simple description des projets ou des programmes d'action publique paraphrasant les documents institutionnels. Au final,

insistons sur le fait que le choix éditorial de la forme dictionnaire présente un grand intérêt : il offre la possibilité d'une lecture à plusieurs « niveaux ». L'observateur averti des politiques urbaines trouvera dans cet ouvrage un exemple d'application de la grille néo-marxiste à l'analyse des politiques de mobilité. Mais d'autres publics pourront en faire d'autres lectures. La lecture de ce dictionnaire aidera les professionnels de l'aménagement et de la fabrique des politiques urbaines à bien identifier les contraintes qui cadrent et encadrent leurs pratiques. L'effort de clarté dans l'écriture, de pédagogie, de synthèse, de renvoi aux références de première main et de formalisation d'un index aideront les étudiants à rentrer dans ce dictionnaire avec d'autant plus de facilité que ses auteurs ont fait le choix d'un style direct, plaisant, tout en restant rigoureux dans les concepts.

- 4 L'ouvrage s'ouvre sur une introduction qui constitue une excellente revue de littérature sur les recherches récentes de science politique relatives aux objectifs et aux contenus des politiques urbaines. Cet état de l'art présente plusieurs atouts. Sous une forme condensée, il apporte d'abord au lecteur des éléments de connaissance sur la production scientifique internationale émanant de géographes, de sociologues et d'économistes que l'on peut rattacher au courant néo-marxiste. Cette introduction est aussi stimulante car elle met bien en rapport un certain nombre de transformations affectant les systèmes économiques urbains avec des évolutions dans le contenu des politiques urbaines et enfin avec leurs effets spatiaux, politiques et sociaux. Mais précisons bien qu'il ne s'agit pas d'une revue de littérature exhaustive. Les auteurs font le choix de reprendre à leur compte la thèse selon laquelle l'affirmation de l'économie post-fordiste s'est accompagnée de la montée en puissance de politiques urbaines entrepreneuriales dont les effets sont le tri spatial, le tri social et la promotion d'un nouvel ordonnancement urbain avec ses valeurs, ses lieux et ses groupes sociaux plébiscités.
- 5 Vingt-six articles organisés par ordre alphabétique font suite à cette introduction. Ces articles peuvent être rattachés à deux ensembles. Le premier regroupe des articles relatifs à des dispositifs ou des objets techniques. Le second ensemble est composé d'articles relatifs à des mots d'ordre et à des slogans. Revenons plus en détail sur le contenu des analyses menées pour chacun de ces deux ensembles.
- 6 Les articles relatifs aux outils donnent à voir au lecteur les interactions qui existent entre leurs caractéristiques techniques et leurs rôles politiques. Les dispositifs techniques permettent d'abord de concilier des objectifs différents et partiellement contradictoires entre eux. Par exemple, les instruments techniques que sont le « boulevard urbain » et le « partage de la voirie » permettent de favoriser les modes doux tout en n'empêchant pas les déplacements en véhicule particulier.
- 7 Les auteurs montrent aussi comment les objets techniques incarnent une idéologie plus globale non explicitée. La conception des mobiliers urbains est au service d'une idéologie qui donne la primauté à la mobilité sur l'immobilisme et qui opère un tri social en refusant l'accès des individus en grande précarité aux espaces centraux. Dans un tout autre domaine, les schémas globaux d'organisation des transports à l'échelle des agglomérations obéissent aussi à un certain modèle qui est reproduit, transposé sans être réinterrogé aux regards des spécificités d'une agglomération par rapport à une autre. Selon ce modèle, l'hypercentre doit être protégé des trafics de transit par des barrières de rocade mais doit rester accessible pour des ménages qui veulent y consommer des commerces ou des loisirs. Ces derniers doivent même être prioritaires pour stationner au

dépend des ménages résidents dont les véhicules seront qualifiés de « voitures ventouses ».

- 8 Les auteurs donnent aussi clairement à voir l'usage fait des dispositifs techniques par les pouvoirs publics pour éluder les débats autour des types de solutions à apporter aux problèmes identifiés dans le système de déplacements des agglomérations urbaines. Par exemple, les politiques locales de déplacement restent encore très largement axées sur le développement du réseau de transport collectif alors que ce type d'action n'apporte que des réponses partielles à la régulation de la demande de déplacements en voiture particulière. Mais ce type d'outil présente deux intérêts. Il est plus acceptable politiquement que des réponses en termes d'imposition de contraintes sur les déplacements automobiles ou en termes de limitation des vitesses, du développement résidentiel périphérique. Il est aussi générateur de ressources politiques pour renforcer le leadership politique des élus : la construction d'une nouvelle ligne de tramway ou de bus à haut niveau de service apporte un signe tangible qu'ils agissent pour une ville plus durable même si les effets de ces investissements sur l'évolution des pratiques de déplacements est à relativiser.
- 9 Les auteurs relativisent aussi, à plusieurs reprises, l'impact réel des instruments issus de la boîte à outils de la ville durable. Ils montrent par exemple que le vélo en libre-service n'agit qu'à la marge en termes de gain de parts de marché vis-à-vis de l'automobile puisque ses utilisateurs sont essentiellement des personnes qui utilisaient préalablement les transports publics ou la marche à pied. De même, les dispositifs de vidéo-surveillance n'ont pas d'impact réel sur la fréquence et l'intensité des actes délictueux mais qu'en revanche ce type d'outil participe à discipliner les espaces jugés économiquement stratégiques. Inversement, les auteurs soulignent que certains objets techniques qui ont une réalité dans les pratiques quotidiennes de mobilité n'ont pas voix au chapitre dans les politiques de déplacement car ils sont en décalage avec l'idéologie de la ville durable. C'est le cas par exemple des deux roues motorisées dont l'usage connaît un fort développement dans les grandes villes et qui pourtant sont peu pris en compte dans les démarches de planification des déplacements.
- 10 Les auteurs insistent enfin sur l'accroissement des inégalités sociales et spatiales dont peuvent être porteurs plusieurs dispositifs techniques. De grands équipements tels que les tramways renforcent la valeur urbaine des espaces centraux déjà valorisés par les choix résidentiels des catégories intermédiaires et supérieures et renforcent donc les inégalités socio-économiques entre quartiers plus qu'ils ne les réduisent.
- 11 Les articles consacrés à l'analyse des slogans et des mots d'ordre rejoignent pour partie un certain nombre des conclusions vues précédemment au sujet de l'analyse des objets techniques. Par exemple, les valeurs promues dans le discours sur la ville durable, comme les objets techniques, masquent la nécessité d'arbitrage entre des objectifs contradictoires. A ce titre, l'orientation retenue dans tous les documents de planification des transports exprimée sous la forme du « libre choix modal » mérite une attention particulière. Elle incarne, nous disent les auteurs, le « non choix ». Au lieu de faciliter les déplacements en transport collectif et, au contraire, de contraindre les déplacements automobiles, cette orientation conduit à réaliser des investissements sur les modes doux sans pour autant pénaliser l'usage du véhicule particulier. Les slogans agissent aussi comme des opérateurs de simplification : parler de délinquance routière élude le caractère de normalité d'un certain nombre d'accidents et légitime une réponse en termes de sanction, de pénalités. Par ailleurs, d'autres valeurs n'ont pas voix au chapitre :

l'immobilisme, le droit à la mobilité automobile, etc. ne sont pas compatibles avec l'idéologie de la ville durable bien qu'elles renvoient à une réalité des pratiques.

- 12 Cette seconde catégorie d'articles ouvre des perspectives d'analyse nouvelles. Elle permet d'insister sur la diffusion dans les politiques urbaines d'une posture qui consiste à renvoyer vers l'individu la responsabilité de changer son comportement et donc à le rendre responsable du succès, ou de l'échec, dans l'atteinte d'objectifs généraux tels que la réduction des émissions de gaz à effet de serre ou l'amélioration du cadre de vie urbain. Les auteurs dénoncent l'hypocrisie de cette posture : les élites politiques et économiques se refusent à faire des choix volontaristes qui maximiseraient les chances de réussite dans l'atteinte de ces objectifs et font reposer le changement non pas sur les (non-)choix qu'ils opèrent mais sur les pratiques de leurs concitoyens et des consommateurs. Elles s'abritent derrière la rationalité de l'agent qui, bien informé, opterait pour une évolution de ses habitudes en termes de déplacement, de consommation afin de préserver les ressources. Or depuis les travaux de J.G. March et H. Simon, il est reconnu que l'individu dispose d'une rationalité « seulement » limitée qui l'empêche de pouvoir répondre à la logique d'action décrite précédemment (March & Simon, 1956). Enfin, l'analyse des mots d'ordre permet aux auteurs de mettre en évidence un gouvernement des pratiques à l'œuvre dans les discours sur la ville durable. L'idéologie de la ville durable promeut certaines normes sociales et en discrédite d'autres. Les auteurs insistent par exemple sur la charge symbolique des discours hostiles à l'étalement urbain.
- 13 Ainsi, qu'ils soient centrés sur une analyse d'un objet technique ou d'un mot d'ordre, l'ensemble des articles ont donc un fort contenu critique : ils donnent à voir des éléments masqués et vont à l'encontre des présentations « lisses » sur l'apparente dépolitisation des politiques urbaines durables. Les auteurs s'appliquent à montrer une réalité qui est tout autre que ce qui est mis en avant dans la « novlangue » de la ville durable : ces politiques défendent une idéologie néolibérale et sont les instruments de sa mise en application. Pour conclure, signalons juste un regret ou une « frustration » à la lecture de ce dictionnaire, par ailleurs très stimulante et vivifiante : l'absence d'une conclusion. Ce n'est bien sûr pas qu'une question de forme. Cette conclusion aurait permis au lecteur d'en savoir plus sur le projet scientifique des auteurs et sur leurs perspectives de travail futures. Vont-ils puiser dans leur déconstruction pour faire des propositions de refonte des politiques urbaines actuelles ? Quelles sont leurs propositions d'alternatives à la doxa de la ville durable ? Très certainement les auteurs nous répondront qu'ils n'étaient pas animés par une vision normative et que leur projet scientifique n'était pas de proposer une « alter idéologie urbaine ». Soit, mais la conclusion aurait pu permettre de rappeler au lecteur que la critique des politiques urbaines durables ne doit pas conduire à inhiber tout désir de changement.

---

## BIBLIOGRAPHY

Boussaguet, L., Jacquet, S. et Ravinet, P. (sous la direction de) (2004), *Dictionnaire des politiques publiques*, Les Presses de Sciences Po, Paris.

Coing, H. (1966), *Rénovation urbaine et changement social*, Les éditions ouvrières, Paris.

Cottureau, A. (1974), « Les origines de la planification urbaine en France », in : actes du colloque de Dieppe 8-9-10 avril (1974), *Politiques urbaines et planification des villes*, Dieppe, 1065 p., pp.767-793

Levy, J., Bourdin, A., Wachter S. et Scherrer, F. (2000), *Repenser le territoire: un dictionnaire critique*, Editions de l'Aube/Datar, Paris.

March, J.G. et Simon, H. (1958), *Organizations*, Wiley, Oxford,.

Merlin, P. et Choay, F. (1988), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Presses Universitaires de France, Paris.

## AUTHORS

### RÉMI DORMOIS

Docteur en science politique, chercheur associé à EVS UMR 5600, Chef du service habitat à la Direction Départementale de la Loire.

remi.dormois@hotmail.fr