Penser la ville : un impératif sous toutes les latitudes

Jacques LEVY

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/cemoti/1458>

DOI : 10.4000/cemoti.1458

ISSN : 1777-5396

Éditeur

AFEMOTI

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 1997

ISSN : 0764-9878

Référence électronique

Jacques LEVY, « Penser la ville : un impératif sous toutes les latitudes », *Cahiers d'études sur la Méditerranée orientale et le monde turco-iranien* [En ligne], 24 | 1997, mis en ligne le 28 février 2005, consulté le 08 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/cemoti/1458> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/cemoti.1458>

Ce document a été généré automatiquement le 8 septembre 2020.

Tous droits réservés

Penser la ville : un impératif sous toutes les latitudes

Jacques LEVY

Le large consensus réalisé autour du thème de la métropolisation¹ s'appuie sur des constats indiscutables : croissance des villes et notamment des plus grandes, accompagnée d'une recomposition des espaces urbains marquée par une extension et une perte de densité des espaces bâtis. Cette évidence n'en était pas une il y a encore une dizaine d'années. En effet, l'idée que *l'autocatalyse urbaine* (c'est-à-dire la tendance de l'urbanisation à épuiser le stock des populations rurales et à se localiser de manière privilégiée dans les villes préexistantes) avait atteint ses limites était largement répandue. L'invocation croisée des taux de croissance jugés monstrueux de certaines villes du "Sud" et des problèmes d'urbanisme de celles du "Nord" conduisait à la conclusion que, à partir d'un certain seuil que d'aucuns se risquaient même à chiffrer, la ville entrait dans un cycle de rendement décroissant. Dans la dernière période, les "nostalgiques" rêvant d'une nouvelle ruralité se trouvaient rejoints par des "prophètes", qui annonçaient la fin des villes au nom de ce qu'ils estimaient être une rationalité technique : la mobilité matérielle (transports) et immatérielle (télécommunications) rendrait inutile la concentration urbaine et aboutirait à une dispersion générale des hommes et des activités. Il n'en fut rien. L'émergence du terme de métropolisation répond au besoin d'identifier ce nouveau "cycle" urbain, moins marqué que le précédent par les logiques spatiales de l'industrie, et de repérer les configurations correspondant à des villes qui continuent de croître tout en étant affectées, dans leur style de développement, par l'accroissement des déplacements (une ville "(auto)mobile") et de la circulation de l'information (l'irruption encore confuse du "cyberurbain").

Au-delà de ces observations très générales dont chacun peut facilement reconnaître la validité quels que soient les lieux auxquels il s'intéresse, il n'est pas certain que l'accord se fasse sur la qualification et l'explication du phénomène. Pour progresser dans cette voie, il faudrait passer de la généralité empirique à l'universalité conceptuelle, c'est-à-dire admettre l'idée que ce qu'on appelle "urbain" n'est pas un simple principe de

classement commode mais une réalité forte, possédant des logiques de fonctionnement identifiables et une historicité pensable. Et soyons clairs : si tel est le cas, un mot doit désigner une chose et une seule. Il devient donc impératif de s'appuyer sur un concept de ville et un seul. Cela ne signifierait évidemment pas que toutes les villes soient identiques, de la même manière que lorsque l'on parle d'État, de société, d'individu..., on ne prétend pas qu'il n'existe pas de différences entre États, sociétés, individus. En utilisant des termes de ce genre, on s'impose seulement une définition commune de ce qui est commun, de manière, justement, à penser les différences, ce qui n'est pas commun.

Un mot vide ?

Quelle option prendre à propos de la ville ? On pourrait juger raisonnable de ne pas s'engager dans la voie périlleuse d'un concept de ville et se contenter d'une notion faible telle celle qui, souvent, est associée au terme "*urbain*". L'urbain, ce serait l'ensemble des lieux considérés comme urbains par les chercheurs, les administrations ou les habitants - ou seulement certains d'entre eux. Pourquoi pas, au fond ? Cette attitude peut avoir l'avantage de laisser un champ ouvert, de maintenir sa plasticité à un paysage intellectuel peu structuré et d'éviter ainsi de "*manquer*", pour cause de clôture et de rigidité, des phénomènes intéressants. Cependant, il faut aussi mesurer ce que l'on perd à adopter une telle démarche. On perd la comparabilité entre objets aussi vaguement définis. On perd aussi la capacité de situer un cas qu'on aurait perçu comme spécifique, du point de vue de l'urbain, dans un cadre plus large. On perd enfin, en sens inverse, la possibilité de placer la singularité d'un phénomène urbain au cœur même du travail théorique et d'en faire autre chose qu'un "*cas particulier*". Éluder le débat sur le concept de ville revient en pratique à se contenter d'étudier des phénomènes *dans* la ville en renonçant à étudier les phénomènes *de* la ville.

Appliquons maintenant cette discussion au débat entre "*culturalisme*" et "*universalisme*". Les culturalistes dénoncent, avec raison, depuis Claude Lévi-Strauss, l'ethnocentrisme implicite de bien des énoncés à prétention universelle. En matière de ville, cela consiste à hypostasier des configurations et des pratiques sociales contingentes à telle ou telle société occidentale. Dans cette perspective, quelle serait l'attitude non ethnocentrique ? Celle qui chercherait à reconstruire un concept commun de ville nettoyé de ses scories occidentalocentristes ou celle qui déciderait d'abandonner ce chantier ? Pour choisir la seconde option, il faut soit afficher de très faibles ambitions intellectuelles, soit considérer que le phénomène urbain ne vaut pas d'être abordé comme une réalité à large spectre géographique et historique - comme on traite, par exemple, les liens de parenté dans la démarche anthropologique. Cette seconde variante n'est alors tenable que si l'on attribue aux villes un rôle périphérique aux villes dans le fonctionnement et la dynamique des sociétés. Selon cette perspective, on constaterait, un peu partout, des phénomènes d'agglomération qu'il conviendrait de prendre en compte, sans plus. Or cette position va à l'encontre d'éléments consistants et peu contestés du patrimoine des sciences sociales : la relation entre naissance des villes et révolution néolithique ; l'existence, dans des univers à dominante rurale, de sociétés urbaines spécifiques, génératrices d'innovations sociales considérables, en des temps et lieux divers ; les mutations qu'engendre, ces dernières décennies, le basculement complet de certaines sociétés dans le monde urbain. Le phénomène "*ville*" correspond donc bien à une série d'événements majeurs et apporte une contribution significative à ce qui constitue le domaine propre des sociétés humaines : présence

constante de la totalité sociale, rôle éminent des acteurs, productions largement irréversibles et partiellement cumulatives.

Dans ces conditions, il n'est pas raisonnable de laisser de côté la définition, aussi précise que possible, de l'objet urbain. Le concept de ville doit exister parce qu'il n'est pas possible de prétendre qu'il n'a pas de contenu. Aucun chercheur travaillant "sur la ville" ne peut donc se sentir dispensé de réfléchir sur ce qui fait d'une ville une ville, sur l'*urbanité*.

Une "ville du Sud", sans "Sud"

La nécessité d'un "toiletage conceptuel" conduit à une seconde mise au point. Quelles sont les principales différenciations entre villes à l'échelle mondiale ? Quel est le classement le plus pertinent de l'ensemble des villes du monde ? La plupart des observateurs se sont longtemps accordés pour dire qu'un clivage essentiel opposait les "pays développés" au "pays du tiers monde", le "Nord" au "Sud". Pendant la longue histoire de l'appropriation du monde par l'Europe, trois éléments, interpénétrés, justifiaient cette opposition. En premier lieu, la colonisation confrontait les sociétés européennes, dans lesquelles la ville, depuis plusieurs siècles, était associée au développement du capitalisme, à d'autres sociétés à la fois peu urbanisées et peu marquées par le capitalisme. Ensuite, la disparité des niveaux de développement, qui se creusait durant toute la période, transformait ces différences de civilisation en inégalités. Enfin, la projection de l'urbanité et de l'urbanisme occidentaux dans les pays dominés créait une dualité morphologique, démographique et fonctionnelle qui portaient le dualisme à l'échelle intra-urbaine : ville coloniale d'un côté, bidonvilles et économie informelle de l'autre².

Dans ces trois dimensions, la réalité s'est largement complexifiée, au point de rendre confuses les oppositions anciennes. Les différences anthropologiques se sont affaiblies du fait de l'occidentalisation générale ; des phénomènes de "sortie du tiers monde" ont rendu plus incertaine la fixation d'une "limite du sous-développement" ; la décolonisation a affaibli la dichotomie entre "ville européenne" et "ville indigène". On peut bien sûr discuter de l'ampleur de ces phénomènes et souligner que les logiques précédemment à l'œuvre n'ont pas disparu. Plus profondément, toutefois, c'est notre regard sur les villes du monde, certes influencé par les mutations récentes, qui a changé. L'*idealtipe* de la "ville du tiers monde" était la grande ville d'Afrique subsaharienne : une expression radicale de la colonisation dans des sociétés sans tradition urbaine. La montée en puissance de l'Asie et la dynamique sociale des pays d'Amérique latine ont déplacé notre centre de gravité vers d'autres lieux. Par ailleurs, l'approche comparative des métropoles, notamment de celles qui, ayant rejoint par leur niveau de développement celles de l'Occident, leur ressemblent suffisamment à certains points de vue, a montré que l'ancienne opposition ne fonctionne plus. D'un côté, la diversité au sein de l'ex-tiers-monde est considérable, de l'autre, bien des critères poussent à intercaler les villes du "Sud" parmi celles du "Nord" plutôt qu'à les regrouper dans un bloc homogène. Cela résulte aussi d'une évolution de nos modèles explicatifs des inégalités planétaires. Face à l'échec des explications dépendantistes (par la "domination"), développementalistes (par le "retard") ou culturalistes (par la prégnance de "cultures" échappant à l'histoire)³ des différenciations de l'espace mondial, les chercheurs ont été amenés à regarder d'un œil neuf des réalités qui ne trouvaient pas leur place dans les systèmes d'interprétation précédents, et notamment celles qui tenaient à l'espace urbain lui-même, ses configurations, sa dynamique, sa gestion. Ces phénomènes sont devenus des objets d'étude de plein exercice au lieu de

n'être pensés que comme expression d'autre chose - le plus souvent une socio-économie à forte charge structuraliste.

À partir de ce constat élémentaire, on peut tenter de réinsérer l'analyse des villes non occidentales dans une démarche globale et de situer ces démarches dans une vision d'échelle mondiale.

Mondialisation et biens situés

L'hypothèse développée ici est que le monde des villes est, de manière croissante, comme le monde tout court, à la fois différencié et unifié. Ce processus a commencé depuis les Grandes Découvertes et a connu des bifurcations et des rebroussements ; il connaît une accélération significative depuis les années 1970. Cette unification ne procède pas, pour l'essentiel, d'une intégration politique, qui demeure, à cette échelle, très lacunaire. Elle se déploie surtout dans l'univers des échanges - échanges marchands, échanges d'informations et d'idées, mobilités. Cette mondialisation suppose et appelle un espace en réseaux hiérarchisés dont le modèle centre/périphérie rend bien compte⁴. Selon cette approche, une position périphérique - qui n'est d'ailleurs pas définitive - s'accompagne de relations multiples et dans les deux sens avec le ou les centres. Cette inclusion, qu'elle permette ou non un rattrapage des centres par les périphéries, se distingue clairement de l'enclavement, dans lequel les relations sont faibles ou inexistantes. Étant les lieux du monde qui communiquent le plus avec les autres lieux, les villes entrent plus que d'autres espaces dans ce processus d'interaction généralisée. On ne peut donc être surpris de constater de fortes similarités urbaines, d'un point à l'autre de la planète. On peut ainsi constater, dans les plus grandes villes, la diffusion planétaire ou quasi planétaire d'un certain nombre d'objets urbains, nés le plus souvent en Occident : ainsi (pour s'en tenir aux réalités visibles), les centres d'affaires constitués d'immeubles de bureaux de grande hauteur (CBD), les quartiers d'habitat social, sous forme d'immeubles ("HLM" "continentaux") ou de lotissements ("anglo-saxons"), les centres commerciaux, les métros, les voies rapides, les paysages "méta-urbains" (liés aux infrastructures de transports : aéroports, gares, aires d'autoroutes, etc., qu'on retrouve, de manière abâtardie, dans les agglomérations plus petites. Les *lieux génériques* se sont multipliés à une vitesse bien plus grande que durant la phase de "mondialisation forcée" que constituait la colonisation.

Dans le même temps, la mondialisation favorise l'émergence des *lieux*, c'est-à-dire de configurations spatiales complexes qui ne sont pas sujettes à mobilité. Plus les objets autrefois peu mobiles (biens matériels, monnaie, individus, etc.) gagnent en capacité à être délocalisés, plus se renforce leur opposition avec les objets qui conservent, eux, leur immobilité. C'est le cas des villes (et plus généralement des sociétés) dont une partie importante de la réalité (et de la productivité) résulte d'une composition historique, économique, sociologique, politique, géographique faiblement déplaçable ou réversible. On assiste donc à la production de singularités nouvelles, bien différentes des simples *localités* sans lien les unes avec les autres que contenait un monde fait d'enclavements multiples. Ces singularités peuvent être, dans l'ensemble, définies de la manière suivante : elles sont le résultat de *relectures* multiples des héritages accumulés et des influences extérieures liées à la position relative du lieu, à différentes échelles. Les "outils" de ces relectures ne sont pas eux-mêmes uniformément répartis sur la surface de la terre. Ces deux aspects (contenu des réalités retraitées et filtrage actif) valident la dimension anthropologique des lieux, mais en la resituant dans un contexte

ouvert et dynamique, dans un devenir en mouvement. Cette dimension s'applique, elle aussi, particulièrement bien aux villes, qui expriment par des traits spécifiques, géographiquement marqués, des postures d'adaptation à une inclusion dans des espaces d'échelles élargies.

Il ne s'agit donc pas, comme on le dit souvent, d'une "résistance des lieux" à la mondialisation. Ce dernier phénomène se rencontre sans aucun doute. Il touche plutôt les segments des systèmes productifs et les groupes sociaux les plus mal armés dans les mutations en cours. Il est donc moins marqué en ville, et surtout dans les grandes villes, lieux d'innovation par excellence. La singularité des lieux doit plutôt être analysée comme une modalité, un trait caractéristique de la mondialisation. Par exemple, la présence traditionnelle, plus ou moins massive, des politiques publiques se trouve ainsi *revisitée* par l'accroissement de la demande en déplacements intra-urbains : on peut ainsi opposer les systèmes de transports collectifs de l'Afrique subsaharienne (petites entreprises privées de taxis-brousse se transformant en mini-bus ou en taxis collectifs) à ceux d'Amérique latine et Asie du Sud-Est, où, à côté d'une logique marchande, on observe des services publics très actifs et une régulation gouvernementale souvent efficace.

Deux grands modèles d'urbanité

C'est dans ce contexte que l'on peut avancer l'idée suivante. Il n'existe, au fond, que deux grands modèles de ville dans le monde contemporain, qu'on peut appeler l'un, le *modèle d'Amsterdam*, l'autre le *modèle de Johannesburg*. Le tableau suivant résume cette opposition.

"Amsterdam"

"Johannesburg"

Densité de l'habitat

+

-

Densité des activités

+

-

Hétérogénéité habitat/emploi

+

-

Hétérogénéité des activités

+

-

Hétérogénéité sociologique

+

-

Urbanité relative en tout point

+

-

Polarités

+

-

Métriques pédestres

+

-

Autovisibilité et auto-identification de la société urbaine

+

-

Société politique d'échelle urbaine

+

-

Cette typologie élémentaire constitue l'une des retombées d'une démarche visant à réintégrer de l'urbanité (ce qui fait qu'une ville est un objet social spécifique) dans le mouvement théorique de la géographie en repartant d'une définition simple : la ville est une association de densité et de diversité⁵. Dans le cadre de cette démarche, on accorde beaucoup d'attention à un certain nombre de distinctions souvent négligées dans les études sur la ville : entre l'urbanité *a priori* (un potentiel offert par une configuration spatiale donnée) et l'urbanité *a posteriori* (ce que fait une société urbaine de ce potentiel), entre l'urbanité relative (intensité des interactions indépendante de la taille) et l'urbanité absolue (masse des interactions), entre métriques pédestres (marche à pied + transports publics) et métriques automobiles, entre territoires et réseaux. Ce sont toutes ces composantes et leurs effets sur l'ensemble de la vie urbaine qui opposent les deux types.

Dans le modèle d'Amsterdam, la ville tend à maximiser l'avantage de concentration, c'est-à-dire de coprésence et d'interaction du plus grand nombre d'opérateurs sociaux. Seul l'individu possède, par le logement, une intimité, c'est-à-dire un droit à l'écart. Au contraire, dans le modèle de Johannesburg, la séparation sous toutes ses formes structure l'espace urbain, qui, à bien des égards, n'est qu'une mosaïque de quartiers fonctionnellement et sociologiquement (y compris ethniquement) homogènes et partiellement enclavés. On comprend pourquoi Johannesburg, avec ses traces brûlantes de la société d'apartheid, symbolise, en la caricaturant (l'utopie afrikaner, avec son volontarisme raciste, joue bien-sûr son rôle), toute une famille de villes, parmi lesquelles la plupart des agglomérations du centre et de l'Ouest de l'Amérique du Nord. Avec sa forte identité, sa bourgeoisie portant pendant des siècles un projet de société urbaine associant liberté du marché et solidarités socio-politiques, avec la cohérence et la continuité de ses politiques urbaines, Amsterdam, exprime, de manière marquée, ce qu'il y a de plus spécifique dans la ville européenne.

Les deux modèles de ville peuvent être vus de manière symétrique, comme des choix de civilisation différents, impossibles à hiérarchiser. On peut ainsi noter que, dans le classement 1997 (données de 1994) de l'Indicateur de développement humain (IDH) du PNUD, le Canada et la France arrivent respectivement en première et deuxième position, bien que les espaces urbains canadiens se rapprochent, avec des nuances, du modèle de Johannesburg et que les villes françaises ressortissent plutôt, elles aussi avec des nuances, du modèle d'Amsterdam. On peut interpréter cette indifférence apparente de deux manières. Soit cela signifie que l'urbanité exerce une faible influence sur les

performances d'ensemble d'une société, soit (et c'est plutôt cette hypothèse que je retiendrai) les inégalités dans la production de "capital" urbain peuvent être compensées (ou non) par la production d'autres "capitaux sociaux". Il n'empêche que, du seul point de vue de l'urbanité, les modèles sont, eux, facilement hiérarchisables : l'un est plus efficace que l'autre.

Le monde actuel nous présente une distribution géographique très claire, et pourtant rarement mise en valeur, de ces deux modèles. En simplifiant, on pourrait dire que les villes asiatiques ressemblent aux villes européennes, tandis que l'Afrique se rapproche de l'Amérique du Nord. Il y a, évidemment, de nombreuses variantes, des combinaisons parfois baroques, des évolutions souvent étonnantes. Toutes les caractéristiques de l'un ou l'autre modèle ne sont que rarement présentes dans leur intégrité. Amsterdam et Johannesburg elles-mêmes s'écartent de leur description idéaltypique. Il est néanmoins stimulant de constater à quel point des villes qui ne sont pas, à proprement parler, des copies explicites de l'un ou l'autre modèle regroupent certains de leurs traits essentiels. Ainsi, d'une certaine manière, la ville de l'Asie "hydraulique" (les régions dans lesquelles la maîtrise de l'eau a été l'élément central des civilisations agraires) peut-être vue comme hypereuropéenne. La densité et la précision de l'occupation du sol ont créé, de la Corée à l'Indonésie en passant par le Japon, la Chine du Sud-Est, le Viêt-Nam, la Thaïlande et les Philippines, des traits spécifiques tant dans l'usage du sol agricole que dans la conception de l'espace bâti et de l'organisation interne de la maison⁶. Le déplacement de ce "style spatial" rural vers la ville procède à la fois d'aspects matériels, comme le découpage du parcellaire, et idéels, comme le rôle important d'espaces publics à forte composante marchande, l'existence de disciplines collectives bien acceptées, la tradition de petits logements, comparés à ceux de l'Occident, ou encore de politiques urbaines fortes et globales - l'urbanisme participant de la même logique d'action "systémique" en matière d'éducation, caractéristique de ces pays. De fait, parmi les pays les plus développés, le Japon est celui où les villes sont les plus denses et où les transports publics contribuent le plus aux déplacements urbains. Ce constat rejoint celui fait par Marc Bloch⁷ concernant l'Europe : par rapport aux pays de bocage, les zones d'habitat rural groupé correspondent à une prégnance plus nette du groupe sur la vie individuelle, ce qui peut à la fois entraîner une approche plus immédiatement politique de l'urbanisme et une gestion plus délicate de l'altérité ; ces différences se retrouvent dans la typologie des espaces urbains voisins⁸.

Des villes hyperréalistes

Dans l'ensemble, le choix entre les deux modèles ou entre les termes de leurs contradiction, leur cohabitation, leur synthèse ou leur dépassement occupe, peu ou prou, les débats urbanistiques en Occident. Mais ces arguments "entre riches" sont-ils transposables ailleurs ?

En apparence, non. Au "Nord" et au "Sud", on ne se pose pas les problèmes de la même manière. L'urbanisation est un processus achevé dans un cas, en plein développement dans l'autre, du moins dans certains pays : le taux d'urbanisation a doublé en vingt ans en Chine, ce qui représente un apport d'environ cent cinquante millions de personnes au monde urbain. À l'inverse, l'action sur la ville se conçoit, dans les pays les plus développés, comme une recomposition des espaces et une redistribution des hommes, au demeurant limitées par la relative faiblesse des flux et les fortes tendances à la sanctuarisation patrimoniale du bâti. En fait, les différences ne sont pas si nettes. D'une part, parce que le potentiel démographique (fécondité et exode rural) tend à se tarir dans nombre de pays du "Sud", notamment en Amérique latine. D'autre part, parce que

la dédensification qui accompagne souvent la métropolisation au “Nord” provoque une “faim d’étendue” considérable et que l’extension des vitesses accroît presque automatiquement la taille des aires urbanisées, ce qui pose des problèmes comparables à ceux des villes en croissance démographique interne. En fin de compte, les villes, et tout particulièrement les très grandes villes, des pays moins développés apparaissent comme une image hyperréaliste de celles des pays riches. Le monde urbain y bougeant plus vite, la faiblesse des moyens rendant les corrections de trajectoire délicates, les contre-pouvoirs aux autorités, souvent dictatoriales et centralisées (Istanbul et Singapour, par exemple), étant faibles, les choix urbains ont des conséquences plus radicales et plus spectaculaires qu’ailleurs.

L’attraction du modèle américain de société, plus présent que celle de l’Europe dans les médias dans la plupart des pays, pousse au développement de l’automobile, de l’habitat individuel, du zonage des fonctions, des groupes sociaux et des ethnies, et peut conduire, à terme, au modèle de Johannesburg. L’absence de moyens “systémiques” en matière de transports publics va dans le même sens, en Inde ou en Afrique subsaharienne. Le poids de la gestion de l’accessibilité est alors reporté sur les citoyens, d’où un enclavement parfois radical des plus pauvres, tandis que les groupes dominants se sont facilement coulés dans les pratiques urbaines des anciens colons. Ces inégalités sont renforcées par la faiblesse du lien politique et des solidarités sociétales. On touche, à Kinshasa ou à Lagos, le fond du désordre urbain. Cela dit, ce raisonnement mécanique ne permet pas de comprendre pourquoi, à niveau de richesse similaire, les résistances au modèle américain sont très variables. Les villes du Machrek, celles des pays pétroliers du Golfe mais aussi le projet de reconstruction de Beyrouth, accueillent favorablement l’idée de faibles régulations politiques et de services collectifs squelettiques, d’une tendance à la privatisation ou à la neutralisation des espaces publics. Ce n’est pas ce qu’on observe dans les métropoles latino-américaines où, malgré la forte présence d’idéologies socio-économiques venues du Nord, les centres anciens restent ou redeviennent attractifs, des opérations de revitalisation d’anciennes périphéries (ce qu’on appellerait aux États-Unis “*inner city*”) peuvent réussir (comme à São Paulo ou à Caracas), les réseaux de transports en commun sont efficaces (comme à Mexico ou Santiago-du-Chili). Le mouvement n’est certes pas univoque et l’on peut noter, dans toute l’Amérique Latine, le succès auprès des “classes moyennes supérieures” des *gated communities* états-uniennes, ces lotissements clôturés qui défient la notion même d’espace public urbain. Cependant, l’idée qu’on se fait de la ville au sud du Rio Grande continue d’être influencée par les conceptions d’origine européenne d’une société urbaine globale et d’une centralité unifiée.

Inversement, sans entrer dans le débat entre culturalistes et historicistes sur la “ville islamique”, la continuité est nette entre la ville traditionnelle et le modèle américain, qui, au-delà des différences évidentes, partagent la même tendance à une appropriation spécialisée et communautaire de l’espace. Le Caire présente un cas original d’hésitation entre les deux orientations. D’un côté, les villes nouvelles et les autoroutes urbaines participent de la volonté de dédensifier et de favoriser l’automobile, sans égard excessif au tissu préexistant, qui est, par ailleurs, largement laissé à l’abandon ; sa voisine Alexandrie, naguère resplendissante de luxe cosmopolite, atteint d’ailleurs, dans la dégradation du capital urbain, des records comparables à ce qu’on peut trouver, dans une autre ambiance climatique, à Calcutta ou à Rangoun. Mais, d’un autre côté, la compacité, qui provient, comme en Asie, d’un transfert de l’organisation hyperdense d’un espace rural “hydraulique”, sauve dans une large mesure la dimension

européenne du Caire ; elle plaide pour le mélange et pour une gestion collective, comme en témoigne un réseau de voies ferrées en site propre (métro, tramway et train) à peine moins développé qu'à Los Angeles, qui, de son côté, ne parvient guère, malgré de gros moyens, à enrayer les effets, pour le moment irréversibles, de l'écart généralisé et des métriques automobiles. Cette comparaison inaccoutumée et pourtant pertinente justifie la distinction entre urbanité *a priori* et urbanité *a posteriori*. La part de similarité entre les deux villes nous aurait échappé si l'on n'avait pris en compte que des critères liées à des "fonctions" et à des "services" urbains, qui ne feraient que souligner l'inégalité de développement entre les deux sociétés urbaines.

À un niveau de richesse plus élevé, le style sud-est asiatique s'impose, de manière variable, aux anciens et nouveaux "dragons". Citons le cas de Kuala-Lumpur où la création de la technopole MSC (Multimedia Super Corridor) s'accompagne du développement d'un pôle urbain (Putra Jaya), qui valorise le tramway et bannit les voitures, ce qui est le contraire des pratiques occidentales, européennes comprises, en la matière. L'axe Bangkok-Kuala Lumpur-Singapour peut être lu comme un parcours à trois étapes tendant à un réalignement progressif sur le modèle d'Amsterdam (Singapour), après une tentation américaine (Bangkok) correspondant aux phases les plus échevelées de la croissance¹⁰. Dans un contexte partiellement différent, le cas des villes brésiliennes retient l'attention. La violence des sociétés urbaines y pousse les couches supérieures à se séparer et surtout à se protéger du reste de la population. D'où le refus des transports publics - ce qui est classique - mais aussi de l'habitat individuel, jugé trop risqué - ce qui l'est beaucoup moins. Cette configuration atypique a pour effet de maintenir de fortes densités (São Paulo est sans doute la ville du monde qui compte le plus de gratte-ciel) qui préserve ces villes d'un basculement complet dans le monde de Johannesburg.

La ville "européenne" est-elle un *luxe* pour le "Sud" ? On pourrait le croire, puisqu'elle suppose des investissements lourds de la collectivité pour assurer des services tandis que, dans l'autre approche, les opérateurs paient, directement, le coût de leurs pratiques urbaines. En fait, il n'en est rien car le modèle de Johannesburg coûte globalement plus cher, crée davantage d'inégalités et fait peser sur l'avenir des risques socio-politiques et environnementaux majeurs. L'efficacité du modèle d'Amsterdam ne fait pas de doute pour les pays qui disposent de moins de moyens, que ceux-ci relèvent du politique ou de la société civile. La "diversité dense" diverse coûte moins cher en infrastructures, en réseaux de transport, en équipement des lieux de résidence ou de travail, en respect de l'environnement - en général dans tous les domaines où la ville fonctionne comme un système intégré. Une ville compacte crée des micro- (ou méso-) climats à la fois économes et peu aggrèsifs. La dynamique sociale y est plus facilement intégratrice, la vie politique plus lisible, les innovations y diffusent plus facilement, les relations centre/périphérie y développent plus facilement des "rétroactions négatives" : les faiblesses peuvent se transformer en avantages comparatifs et rendre les situations d'infériorité et de dépendance réversibles. Si l'on considère, par exemple, les questions liées à l'eau, on constatera que, dans chacun des problèmes que celle-ci pose à la ville, la solution est plus facile, plus économique et plus écologique dans le modèle européen : réseaux d'adduction et d'assainissement moins étirés comme effet de la compacité, gaspillages moindres grâce à une gestion plus collective, imperméabilisation des sols plus réduite du fait d'une voirie moins envahissante, hygrométrie mieux maîtrisée par la gestion des espaces verts et des plans d'eau urbains.

Un débat planétaire

Ce texte a seulement tenté de montrer que le débat scientifique sur l'analyse de l'urbanité contemporaine vaut d'être mené à l'échelle de la planète, et pas seulement dans les métropoles des pays riches. Cette démarche suppose, pour tous les chercheurs, une capacité à percevoir, dans la singularité de leurs objets d'études, ce qu'il peut y avoir d'inscription dans un édifice théorique commun. Ce cadre conceptuel partagé nous aide à comprendre la complexité des configurations qui évoluent sous nos yeux.

L'existence d'un nombre limité de modèles de référence ne signifie pas que les agencements concrets soient simples. Au "Nord" comme au "Sud", il existe une grande variété de juxtapositions, de superpositions, de compromis et de contradictions entre les deux types idéaux. Dans les pays de la "périphérie du monde", l'influence de logiques extérieures complique encore certainement la dynamique de ces choix opposés. Ce n'est, au fond, là encore que la version exacerbée des ambivalences et des confusions que nous rencontrons dans les pays du "centre".

La discussion du modèle urbain à poursuivre apparaît partout, en effet, à la fois comme une grande question politique qui concerne toute la société et un débat marginalisé, souvent présenté comme "technique", parfois franchement occulté. Cette distorsion durera tant que la "dominance" de nos cultures politiques, demeurant (ou devenant) économico-étatique, restera incapable de penser l'espace en général, la ville en particulier, comme un enjeu majeur du vivre-ensemble. Tenter, "sous toutes les latitudes" - c'est-à-dire quels que soient les contextes des cultures, des niveaux de développement et des modes d'organisation de la société -, de penser la ville, c'est aussi contribuer, modestement, à éclairer les citoyens-citoyens sur les délibérations qu'il leur échoit de conduire.

NOTES

1. Sur ce point, voir J.-P. Leresche, D. Joye, M. Bassand, *Métropolisations*, Genève, Georg, 1995 ; François Ascher, *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris, Odile Jacob, 1995 ; Pierre Veltz, *Mondialisation, villes et territoires*, Paris, PUF, 1996.
2. Voir sur ce thème l'ouvrage pionnier de Milton Santos, *L'espace partagé*, Paris, Génin/Litec, 1975.
3. Voir à ce sujet Jacques Lévy, *Le monde pour Cité*, Paris, Hachette, 1996.
4. Alain Reynaud, *Société, espace et justice*, Paris, PUF, 1981.
5. De manière plus formalisée, on peut proposer la formule suivante : une ville est un géotype de substance sociétale fondé sur la coprésence. Pour plus de précisions, on se référera à Jacques Lévy, *L'espace légitime*, Paris, Presses de Sciences Po, 1994, aux travaux de l'équipe VillEurope et à Jacques Lévy, "La mesure de l'urbanité", *Urbanisme*, n° 296, septembre-octobre 1997, pp. 58-61.
6. Les spécificités de l'espace japonais ont été particulièrement étudiées par Augustin Berque, notamment dans *Du geste à la cité. Formes urbaines et lien social au Japon*, Paris, Gallimard, 1993.

7. Marc Bloch, *Les caractères originaux de l'histoire rurale française*, Paris, Armand Colin, 1930/1952.
8. Voir à ce sujet Jacques Lévy, *Europe : une géographie*, Paris, Hachette, 1997, chapitres 3, 6 et 7.
9. Voir par exemple A. Bouhdiba, D. Chevalier (dir.), *La ville arabe dans l'islam*, Paris, CNRS, 1982.
10. Charles Goldblum, "L'Asie du Sud-Est", in T. Paquot (dir.), *Le monde des villes*, Bruxelles, Complexe, 1996, pp. 169-186.