

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/5089205>

Physionomies de la ville

Article · February 1983

Source: RePEC

CITATIONS
10

READS
117

2 authors, including:



Alain Bonnafous

Université Lumière Lyon 2

123 PUBLICATIONS 643 CITATIONS

[SEE PROFILE](#)

Some of the authors of this publication are also working on these related projects:



livre en anglais sur Public Economics of PPP (avec William Roy) [View project](#)



FRETURB-SILOGUES [View project](#)

Cet ouvrage vous est proposé avec l'aimable autorisation des auteurs et de l'éditeur, LES EDITIONS DE L'ATELIER / Les Editions Ouvrières maîtres des droits. La présente version en PDF est sous le copyright de LES EDITIONS DE L'ATELIER / Les Editions Ouvrières (<http://www.editionsatelier.com/>) - 1983. Ce document est protégé en vertu de la loi du droit d'auteur.

With the Authors and the publisher of the copyright agreement. The present version in PDF is under the copyright of LES EDITIONS DE L'ATELIER / Les Editions Ouvrières (<http://www.editionsatelier.com/>).

Ce document devrait être référencé de la manière suivante :
Bonafous Alain, Puel Hugues. Physionomies de la ville. Paris : Éditions ouvrières, 1983, 165 p. (série Initiation économique) ISBN 2-7082-2304-6

A. BONNAFOUS
H. PUEL

physionomies
de la ville

ÉDITIONS ÉCONOMIE ET HUMANISME
LES ÉDITIONS OUVRIÈRES

INITIATION ÉCONOMIQUE



**PHYSIONOMIES
DE LA VILLE**

Dans la même collection

Série « Initiation économique »

- Les Rouages de l'économie nationale*, par J.-M. ALBERTINI, assisté de F. LEROUGE et de J.-B. MATHIEU (30^e édition).
Le Capitalisme français, par Pierre BLEION, 2^e éd. revue (épuisé).
Dictionnaire économique et social, par Michel BRANCIARD, 11^e éd. revue (59^e mille).
L'Inflation aujourd'hui, par André KÉRÉVER, 5^e éd. revue et augmentée.
Mécanismes du sous-développement et développements, par J.-M. ALBERTINI, assisté de F. LEROUGE, et de J.-B. MATHIEU, 1981 (1).
Initiation à la vie des entreprises, par Lucien SCHERRER, 2^e éd.
La Vie économique et l'Entreprise, par Thomas SUAVET, 4^e éd.
Dictionnaire français-anglais de l'économie monétaire, par Denis-Clair LAMBERT.
Capitalismes et socialismes à l'épreuve, par J.-M. ALBERTINI (25^e mille en 1979).
La Planification française en pratique, par ATREIZE.
Chômage et capitalismes contemporains, par Hugues PUEL.
Les Rouages de l'économie internationale, par A. KÉRÉVER et G. VIATIE, 4^e éd. revue.
Progrès technique et stratégie industrielle, par Jean-Michel TREILLE.
Les Multinationales contre les Etats, par Pascal ORDONNEAU (épuisé).
Les Relations financières internationales, par D. DE LAUBIER.
Qu'est-ce que la monnaie ? par H. ROUDAIN.
L'Essentiel sur l'agriculture française, par P. VIAU.
L'Economie des soins médicaux, par Dr H. PARET.
La Bataille mondiale des matières premières, par P. ORDONNEAU.
Du nucléaire au solaire, par Marcel MACAIRE.
Vocabulaire de l'énergie, par G. POLLET et J.-C. LAVIGNE.

Série « Initiation à la gestion »

- Les Problèmes fiscaux de l'entreprise*, par Eugène SAGE.
Initiation au contrôle comptable, par Jacky MAILLER.
Les Comptes de l'entreprise, par Maurice PARODI, avec la collaboration de Gilbert BARRE et André ROUGIER, 5^e éd. revue.
Lire un bilan, c'est facile, par Henri ROUDAIN, 5^e éd. revue.
Finances et développement de l'entreprise, par B. DAUDÉ et H. ROUDAIN.
Initiation à l'informatique de gestion, par Jacky MAILLER.

Série « Enseignement semi-programmé »

- Premiers pas en économie*, par J.-M. ALBERTINI.
Faites le VI^e Plan vous-même, par J.-M. ALBERTINI.
Initiation au bilan, par Ch. MOMOT.

ALAIN BONNAFOUS
HUGUES PUEL

PHYSIONOMIES DE LA VILLE

INITIATION ÉCONOMIQUE

EDITIONS ÉCONOMIE ET HUMANISME



les éditions ouvrières

12, avenue Soeur-Rosalie
75621 PARIS CEDEX 13

(1) Cet ouvrage remplace *Les Mécanismes du sous-développement*.

La ville, notre destin

« A nous deux Paris ! » s'écriait Rastignac quittant sa province pour la capitale. La ville est le lieu des ambitions, des chances et des espérances. Mais à côté de la minorité de jeunes habités par une forte aspiration à la promotion sociale pour qui la ville apparaît comme le tremplin de leur carrière et le théâtre de leur réussite, combien de masses humaines sont poussées vers la ville plus par expulsion des terres ancestrales qui assuraient leur gagne-pain et leur cadre de vie que par attrait personnel pour la découverte d'une nouvelle existence. La ville apparaît ainsi comme une réalité profondément ambiguë, attirante et en même temps redoutable. Déjà, dans cette vieille bibliothèque de l'humanité qu'est la Bible, nous voyons la ville sous la figure négative de Babel où les langues se confondent, où la communication se bloque, où les contradictions s'exascent, ou de Babylone, lieu de tous les dangers, de toutes les corruptions et de toutes les prostitutions, mais aussi sous la figure transfigurée de Jérusalem, image même du Royaume de Dieu réalisé, cité céleste, belle comme la lune en son plein ou comme l'épouse en toilette de noces.

Tous droits réservés

© Les Éditions Ouvrières, Paris, janvier 1983

Imprimé en France — Printed in France

ISBN 2-7082-2304-6

Cette ambiguïté profonde de la ville ne s'est pas atténuée, bien au contraire, avec la formidable croissance urbaine qui a transformé notre planète depuis la fin du XVIII^e siècle et dont le mouvement se poursuit à un rythme accéléré dans le tiers monde sous nos propres yeux. La ville, et même la grande ville, tend à devenir le cadre d'existence de la majorité de nos contemporains. Quel jugement porter sur cet extraordinaire mouvement d'urbanisation ? Le déplorer ou le dénoncer car il nous mène tous à la ruine et l'explosion sociale ? Lieu de concentration des « classes laborieuses et des classes dangereuses » pour citer le titre du beau livre de Louis Chevalier sur le Paris du XIX^e siècle, la ville est le terrain de la violence où se multiplient les grèves, les émeutes, les crimes. Les habitants craignent constamment d'y être détroussés quand ils voyagent, d'être volés dans leur maison ou leur appartement, d'être agressés dans leur propre quartier. Et cette peur qui ne cesse jamais s'exacerbe en mouvement de panique lorsque rumeurs ou faits divers actualisent la présence réelle ou imaginaire d'une menace. Quoi qu'il en soit des réalités de l'histoire, les campagnes apparaissent aux urbains comme des havres de paix par opposition à l'univers urbain fait de violence et de provocation.

De telles remarques auraient pu orienter notre réflexion vers la connaissance des coûts économiques et sociaux de la ville : coût de la densité de la population, coût de la concentration des équipements et des investissements, coût de la gestion d'un ensemble tendant au gigantisme où les problèmes de localisation, de mobilité, de satisfaction

des besoins sont accrus, coûts de la fragilité d'un complexe où les interdépendances sont multiples et délicates et où pèse la promiscuité humaine. Les coûts sociaux et financiers ne seront pas oubliés dans notre étude mais telle n'est pas la direction dans laquelle elle s'est engagée. Nous avons d'abord pris la mesure du phénomène de croissance urbaine : son dynamisme et son ampleur nous ont amenés à le considérer comme un donné. Non pas qu'à échelle de l'humanité, la tendance ne puisse se renverser. Il est même probable qu'un tout autre aménagement de l'espace de notre planète sera mis en œuvre dans le siècle à venir. Déjà constatons-nous quelques effets de seuil : les très grandes villes voient leur croissance fortement ralentie et dans le tiers monde on assiste à quelques tendances vers le retour au village. Mais ces faits sont encore peu de chose face à l'ampleur du bouleversement urbain que connaît l'humanité. La ville ne nous est pas apparue comme une variable globalement manipulable à partir de la comparaison de ses coûts et de ses avantages par rapport à des alternatives plus ou moins rustiques. Non pas que nous nions l'intérêt des utopies de retour à la terre. Comme Alphonse Allais nous sommes théoriquement convaincus qu'il faut installer les villes à la campagne et nous enregistrons avec intérêt les projets soviétiques en faveur des agrovilles. Mais nous voudrions le voir pour y croire et nous sommes un peu sceptiques à l'égard de cette réconciliation de la ville et de la campagne à partir du moment où seraient socialisés les moyens de production que nous annonçait Karl Marx il y a plus d'un siècle dans son *Idéologie allemande*.

Notre propos est plus modeste. A l'échelle de la vie d'un homme, la ville est un phénomène qui s'impose. Elle a la figure du destin. Cela ne veut pas dire qu'il n'y ait rien à maîtriser ni à transformer. Mais nous ne voyons pas cette maîtrise et cette transformation comme une manipulation extérieure de variables aisément contrôlables. Urbains nous-mêmes, nous connaissons les contraintes de la ville. Nous avons voulu montrer les acteurs aux prises avec les problèmes fort complexes de ce milieu. Il n'y a pas pour nous de ville idéale sauf dans l'imaginaire, mais des hommes et des femmes, des enfants et des vieillards, des habitants aux appartenances sociales différencierées et aux revenus inégaux s'efforçant de vivre et de résoudre leurs problèmes quotidiens. Certains d'entre eux agissent particulièrement sur eux car ils en sont les acteurs dominants chargés qu'ils sont de peser sur la localisation des activités et des habitations ou de gérer les flux de déplacement des marchandises et des populations. Les autres sont des acteurs plus ou moins dominés, mais acteurs tout de même car s'adaptant au milieu urbain et s'efforçant parfois par l'action collective de l'améliorer à leur bénéfice. La ville que nous analysons n'a pas résolu ses contradictions mais elle les gère grâce à des compromis qui ne sont pas toujours la meilleure solution possible mais qui permettent aux urbains de continuer à vivre, vaille que vaille, sinon de mieux vivre.

Cette introduction à la ville n'est donc pas un exercice de rêverie ou d'imagination : elle se veut réaliste. Elle mesure le phénomène urbain de par le monde. Elle

présente la ville comme un système avec ses éléments, ses interdépendances, ses difficultés de fonctionnement. Elle analyse la dynamique de localisation des habitants, des activités économiques et des équipements socioculturels. Elle montre les dimensions des redoutables problèmes liés aux déplacements des gens. Elle dévoile ce qu'est le mode de vie urbain avec les contraintes et les aspirations des couches sociales diversifiées de ses habitants. Encore ne prétend-elle pas traiter des cas les plus extrêmes et les plus difficiles, ceux des métropoles du tiers monde. S'appuyant sur les connaissances acquises en matière d'études urbaines en France et dans quelques pays voisins de même niveau de développement économique, elle pense introduire à une compréhension quelque peu approfondie de cette ville aux physionomies diverses et contrastées qui pour beaucoup de nos concitoyens et de nombreuses populations dans le monde est le cadre de leur humaine destinée.

Le phénomène urbain

Si le phénomène urbain n'est pas une nouveauté — l'Antiquité et le Moyen Age ont connu des villes parfois fort peuplées comme Rome, Sian ou Bagdad — il a pris à notre époque une ampleur et des dimensions inédites à l'échelle de l'histoire humaine. Le but de ce chapitre est d'en prendre une conscience plus aiguë.

Nous commencerons par l'aspect quantitatif. Il donne à l'échelle historique et internationale une vision spectaculaire de l'essor des villes dans le monde. Mais derrière cette croissance urbaine quantitative se produisent des mutations qualitatives qui, liées à elle, nous paraissent encore plus caractéristiques de ce qui est devenu le phénomène urbain depuis que s'est produit dans l'Angleterre du XVIII^e siècle la révolution industrielle.

Des hommes toujours plus nombreux vivent en ville. La croissance de la population urbaine est encore plus forte que la croissance démographique. Il en résulte des villes de taille toujours plus grande. Mais les cités géantes ne

doivent pas masquer la multiplication des villes moyennes. Ainsi l'approche quantitative va-t-elle déjà nous révéler la complexité du phénomène urbain.

LA POPULATION URBAINE

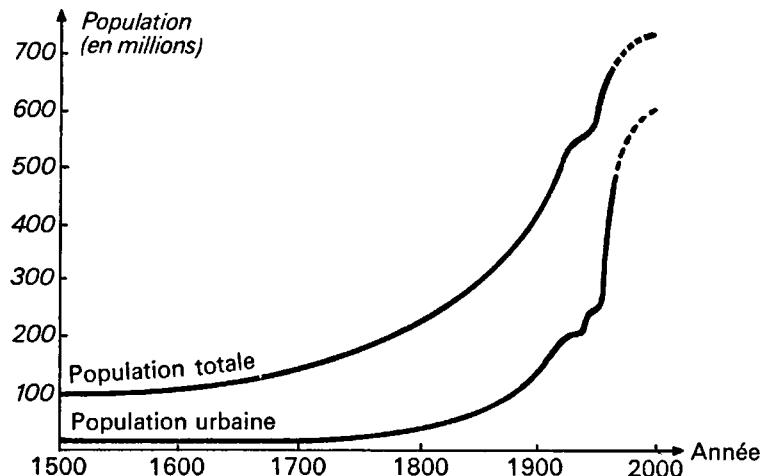
Si nous prenons les villes de 20 000 habitants et plus, la population urbaine mondiale était de 45 600 000 en 1800 ; elle passe de 69 600 000 en 1850, à 182 400 000 en 1900. En 1910, nous sommes déjà à 231 200 000, en 1930 à 338 200 000, en 1950 à 535 700 000 et en 1970 à 1 084 400 000. En 170 ans, elle s'est multipliée par 24, ce qui suppose un accroissement annuel moyen de 1,4 pour cent pour l'ensemble de la période, mais de plus du double pour la période 1950-1970.

Cette accélération de la croissance de la population urbaine découle en partie de l'accélération de la croissance de la population mondiale totale, elle-même influencée fortement par l'inflation démographique des pays du tiers monde. Mais parallèlement à cette progression de la population urbaine mondiale, on constate une accélération du taux d'urbanisation qui mesure l'importance relative de la population urbaine (1). Ce taux d'urbanisa-

1. Ces taux ont été calculés par Paul Bairoch à partir des statistiques de l'O.N.U. et pour le xix^e siècle sur les séries statistiques établies par le démographe américain Davis. Dans son calcul, Bairoch retient la définition de la population urbaine comme celle habitant les villes de 5 000 habitants et plus.

tion qui était de l'ordre de 8 % en 1800 et de 9,6 % en 1850, passe à 19,1 % en 1910, soit une progression annuelle de 1,2 % de 1850 à 1910. De 1910 à 1950, il y a

Fig. 1.1 Évolution de la population totale et de la population urbaine de l'Europe.



Sources : séries établies par Paul Bairoch,

Définition : population urbaine égale ou supérieure à 5 000 habitants.

ralentissement sensible de la croissance du taux d'urbanisation qui tombe au-dessous de 1 % pour se redresser de façon spectaculaire pendant la période 1950-1970 où il progresse de 1,7 %. En 1980, c'est environ 40 % de la population mondiale qui est urbaine, alors qu'en 1950 le taux n'était que de 27,2 % et en 1910 de 19,1 %.

Cette évolution de la population urbaine mondiale est très affectée par le poids relatif très important des pays du tiers monde, aussi faut-il voir séparément les pays actuellement industrialisés, puis l'ensemble des pays du tiers monde à l'exclusion de la Chine dont le régime démographique urbain doit être considéré à part.

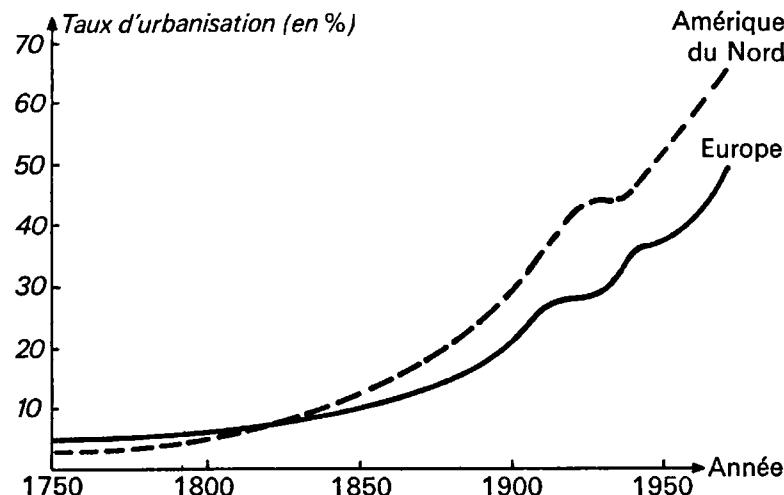
Les pays actuellement industrialisés

Ils ont connu l'urbanisation avant même la révolution industrielle. Ainsi l'Europe, du x^e siècle à 1350, est le lieu d'une forte poussée de l'urbanisation caractérisée à la fois par l'expansion des centres urbains existants et par la création de nouvelles villes. Par contre, de 1350 à la fin du xv^e siècle, la grande peste entraîne un recul de la population urbaine en termes absolus et relatifs. Aux xvi^e et xvii^e siècles, une nouvelle poussée de l'urbanisation se produit en Europe : elle se concentre autour des ports avec déplacement de la Méditerranée vers l'Atlantique. Mais comparées à l'expansion urbaine issue de la révolution industrielle, les poussées de l'urbanisation dans le cadre de l'économie traditionnelle apparaissent très modérées. Paul Bairoch a calculé que pour les pays développés sans le Japon et en utilisant la définition de 5 000 habitants et plus (2), la population urbaine représentait quelque

2. Le recours à la définition de la population urbaine comme celle de 20 000 habitants a ici l'inconvénient de masquer le phénomène d'urbanisation pendant les premières étapes de la période, le nombre de villes de plus de 20 000 habitants étant relativement peu élevé au xvii^e siècle par rapport à une multitude de villes plus petites mais relevant du phénomène urbain.

11 % de la population totale vers 1750 ; vers 1800, ce taux était encore de 12 % mais dès 1910 il atteint près de 37 %. Comme cette progression rapide du taux d'urbanisation a été accompagnée par une forte croissance de la population totale, l'importance absolue de la population urbaine a connu une très rapide augmentation : de 1800 à 1913 celle-ci est passée de moins de 26 millions à environ 226 millions.

Fig. 1.2 Taux d'urbanisation comparée de l'Europe et de l'Amérique du Nord.



Sources : séries établies par Paul Bairoch,

Définition : population urbaine égale ou supérieure à 5 000 habitants.

Il faut noter que jusqu'à la moitié du XIX^e siècle, la croissance de la population urbaine des pays développés résultait surtout de l'urbanisation rapide de l'Europe. Mais de 1850 à 1900, l'augmentation totale de la population urbaine de l'ensemble des pays actuellement industrialisés n'est plus le fait de l'Europe que pour les deux tiers et de 1900 à 1980 que pour à peine plus de la moitié. Dès la deuxième moitié du XIX^e siècle, le taux d'urbanisation est plus élevé en Amérique du Nord qu'en Europe. Cela traduit le fait que les grandes migrations de l'Europe vers l'Amérique du Nord sont parties des zones rurales de l'Europe vers les villes naissantes d'Amérique.

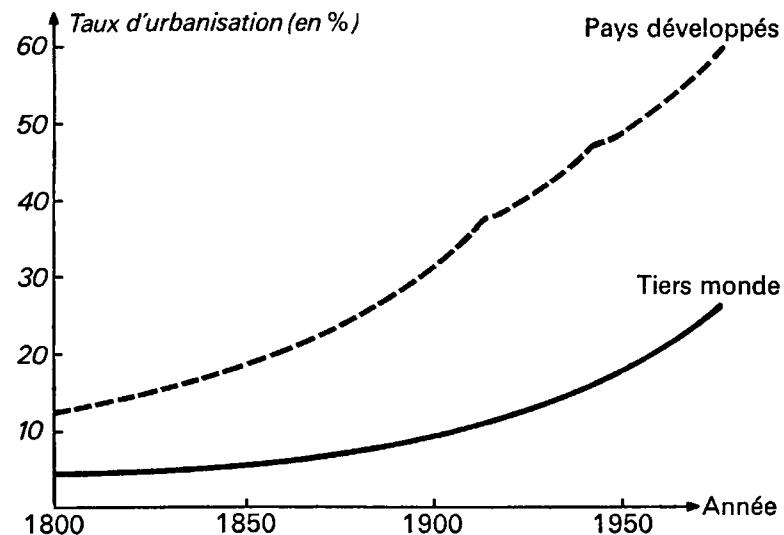
En 1970, le taux d'urbanisation de l'Europe est de 48 % et celui de l'Amérique du Nord de 65,4 %. Il y a donc eu une nette poussée de l'urbanisation depuis 1950 puisque les taux respectifs étaient de 36,6 % et de 50,8 % à cette date mais cela est sans commune mesure avec ce qui se passe dans le tiers monde.

Les pays du tiers monde

Pour l'ensemble du tiers monde — à l'exclusion de la Chine — l'expansion de la population urbaine a été extrêmement rapide depuis 1940. Le taux annuel de croissance de la population urbaine est passé de 0,9 % de 1900 à 1920 à 3,4 % de 1920 à 1940, pour atteindre et dépasser 4,5 % de 1940 à 1950. De 1950 à 1970, on atteint

les 5 %, soit un doublement en quatorze ans ! Et ce taux semble bien se maintenir pendant la décennie 1970-1980. Il s'agit d'une inflation urbaine sans précédent dans l'histoire dont les causes sont complexes et les conséquences redoutables.

Fig. 1.3 Taux d'urbanisation dans les pays développés et dans le Tiers Monde.



Sources : séries établies par Paul Bairoch,

Définition : population urbaine égale ou supérieure à 5 000 habitants.

Sur le plan des grandes régions géographiques, l'urbanisation n'a pas été uniforme. De 1930 à 1950, l'Amérique latine a connu la plus forte croissance de la population

urbaine, celle-ci augmentant de 3,9 % par an contre 3,8 % pour l'Afrique et 3,6 % pour l'Asie. Par contre de 1950 à 1970, c'est en Afrique que l'expansion a été la plus rapide : 5,6 % par an. Cela s'explique à la fois par le niveau de départ assez bas de ce continent qui était le moins urbanisé mais aussi par les indépendances politiques ainsi que par la très forte expansion des échanges extérieurs qui ont entraîné la création d'un grand nombre de centres urbains.

La Chine

Quelques notations sont nécessaires car cet immense pays, qui représente près d'un quart des habitants de la planète, a un modèle d'urbanisation tout à fait particulier. Plus rural que la plupart des pays du tiers monde, plus encore que l'Inde, il connaît un accroissement rapide de sa population urbaine de 1949 à 1959, c'est-à-dire de la prise du pouvoir par les communistes au grand « bond en avant ». En 1960, 13 % de la population est urbaine contre 14 % pour l'Inde et 17 % pour l'ensemble du tiers monde. Mais depuis le début des années « 60 », le mouvement d'urbanisation est stoppé par renvoi de citadins dans le milieu rural, maintien obligatoire de la population dans les communes populaires et politique systématique pour favoriser économiquement la campagne par rapport aux villes. Pendant ces vingt dernières années, le taux d'urbanisation chinois est quasiment stable.

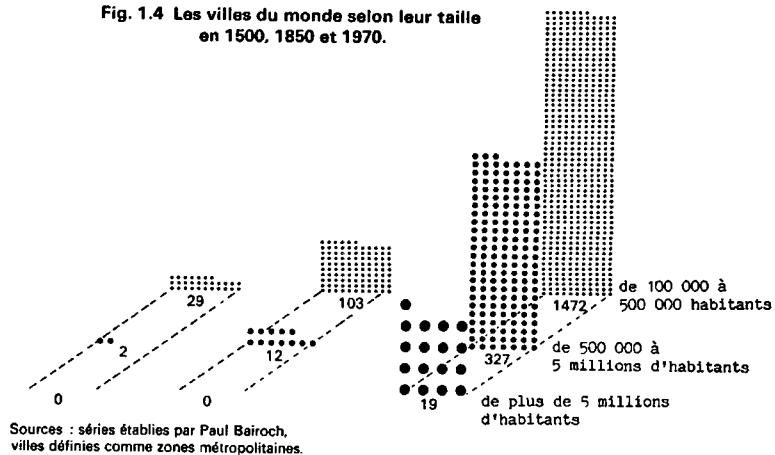
LA TAILLE DES VILLES

Nous avons appréhendé de façon quantitative le phénomène urbain à partir des chiffres de la population urbaine. Nous saisissons maintenant par un autre biais le même phénomène en considérant la taille des villes. La figure 1.4 montre la multiplication du nombre des villes de plus de 100 000 habitants à partir du xix^e siècle et surtout du xx^e siècle. Il faut attendre 1860 pour voir apparaître des villes millionnaires et 1900 pour qu'une ville, Londres, dépasse les 5 millions d'habitants. A cette date, outre Londres, dix villes ont plus d'un million d'habitants : New York, Paris, Berlin, Chicago, Vienne, Tokyo, Saint-Pétersbourg, Philadelphie, Pékin et Calcutta.

La concentration de la population dans les très grandes villes s'est surtout accélérée pendant la période 1930-1960. La population vivant dans les villes de plus de 500 000 habitants s'est accrue de 7,1 % par an de 1930 à 1950, soit un doublement en moins de dix ans et celle vivant dans les villes de plus d'un million d'habitants a augmenté de 11,7 % entre 1950 et 1960, soit un doublement en moins de sept ans ! Alors qu'en 1800, 4,8 % seulement de la population urbaine (définition 20 000 habitants et plus) vivaient dans des villes de plus d'un million d'habitants, ce taux atteint les 15 % en 1900 et les 39 % en 1970.

Avant la révolution industrielle, les grandes villes se trouvaient surtout dans ce que nous appelons aujourd'hui

Fig. 1.4 Les villes du monde selon leur taille en 1500, 1850 et 1970.



le tiers monde. Avec elle, la situation se renverse et l'Europe connaît à partir du XVIII^e siècle et surtout au XIX^e siècle un fantastique développement urbain, en sorte qu'en 1900, la majorité de la population des villes se trouve dans les pays industrialisés. Mais à partir des années 1920-1930, l'effet combiné d'un ralentissement de la croissance urbaine dans les pays développés et d'une véritable inflation urbaine dans le tiers monde va à nouveau modifier le poids relatif de la localisation de la population des villes. Aujourd'hui moins de 50 % des habitants des villes de plus de 100 000 habitants sont dans les pays développés.

Dans les pays industrialisés

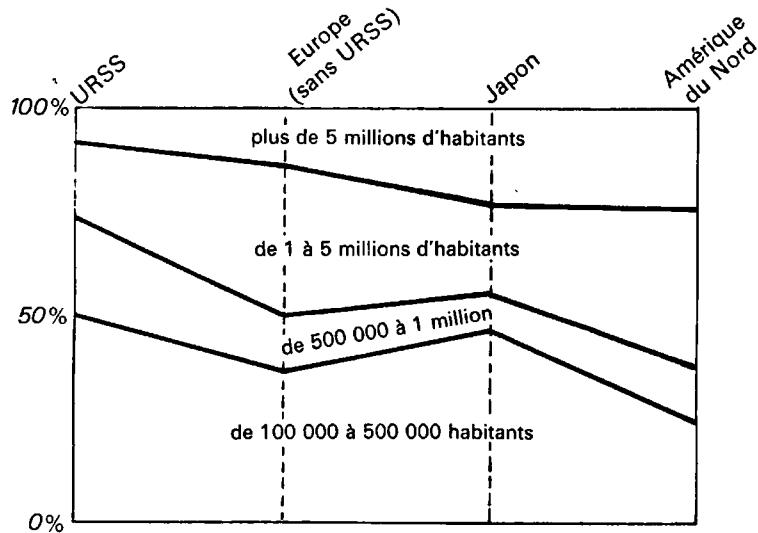
Derrière la tendance générale et massive de l'urbanisation, des différences sont nombreuses tant dans l'espace que dans le temps. Ainsi, la figure 1.5 montre-t-elle qu'à l'intérieur des pays industrialisés qui ont tous atteint un niveau élevé d'urbanisation, celle-ci connaît des formes plus ou moins concentrées selon les continents. L'Amérique du Nord a le pourcentage de population urbaine le plus élevé dans les villes les plus grandes. En Europe sans l'U.R.S.S., le pourcentage est particulièrement élevé dans les villes de 1 à 5 millions d'habitants, mais relativement faible dans les villes de plus de 5 millions alors que c'est l'inverse au Japon tandis qu'en U.R.S.S. la population urbaine est surtout concentrée dans des villes de 100 000 à 1 million d'habitants.

Pour l'Europe, la grande période de croissance urbaine a été de 1850 à 1930. De 1930 à 1950, un certain ralentissement a été provoqué par la crise économique et la Seconde Guerre mondiale. À partir de 1950, la croissance urbaine reprend mais les taux annuels de croissance tendent à se tasser pour la population des plus grandes villes comme si s'approchait un seuil de gigantisme.

Dès 1900, l'Amérique du Nord avec une population totale représentant le septième de celle de l'ensemble des pays industrialisés avait le tiers du nombre des villes de plus d'un million d'habitants. Cela s'explique par des conditions spécifiques à ces pays où la productivité agricole était particulièrement forte et où les voies de commu-

nication avaient été construites à une vitesse foudroyante, mais il faut y ajouter le phénomène d'immigration. N'est-il pas frappant que l'Australie et la Nouvelle-Zélande, eux-mêmes pays d'immigration, soient aussi caractérisées par une surconcentration de la population urbaine dans les très grandes villes ?

Fig. 1.5 Répartition de la population selon la taille des villes des pays développés en 1970.



Dans le tiers monde

Si l'on considère l'ensemble de ce que nous appelons aujourd'hui le tiers monde et y compris la Chine, on note

qu'une véritable explosion urbaine a débuté vers les années 1930 qui a pris encore de nouvelles dimensions pendant les années 1950-1970, en sorte que la population des villes de plus de 100 000 habitants a progressé à un rythme de 5,5 % par an, ce qui représente un doublement en moins de treize ans.

Le tiers monde, sans la Chine, a dès 1950, 41 % de sa population urbaine dans des villes de plus de 500 000 habitants, alors que l'Europe (sans l'U.R.S.S.) n'a atteint un tel taux que vers 1940, c'est-à-dire à un stade d'urbanisation beaucoup plus avancé (taux d'urbanisation respectifs de 29 % et de 13 %). En 1970, 41 % de la population urbaine vit dans des villes de plus d'un million d'habitants et 18 % dans celles de plus de 5 millions.

ENCADRÉ 1.1 QU'EST-CE QUE LA POPULATION URBAINE ?

Pour mesurer l'évolution du phénomène urbain dans le temps et dans l'espace, il faut pouvoir se référer à une définition précise de la population urbaine. En fait, ces définitions sont multiples. Une définition largement utilisée considère comme urbaine la population vivant dans des agglomérations d'au moins 20 000 habitants. C'est une définition restrictive mais qui permet pour le long terme et pour les pays du tiers monde des comparaisons valables et intéressantes (voir l'usage qu'en fait Paul Bairoch dans son livre Taille des villes, conditions de vie et développement économique, éditions de l'E.H.E.S.S., 1977).

Une autre définition considère comme urbaine la population vivant dans des villes ou autres unités administratives de 5 000 habitants et plus. Cette définition est très utilisable si l'on peut tenir compte du fait que la taille des limites administratives est très variable d'un pays à un autre et parfois même d'un recensement à un autre à l'intérieur d'un pays. Sinon, les comparaisons, toujours possibles, seront moins solides.

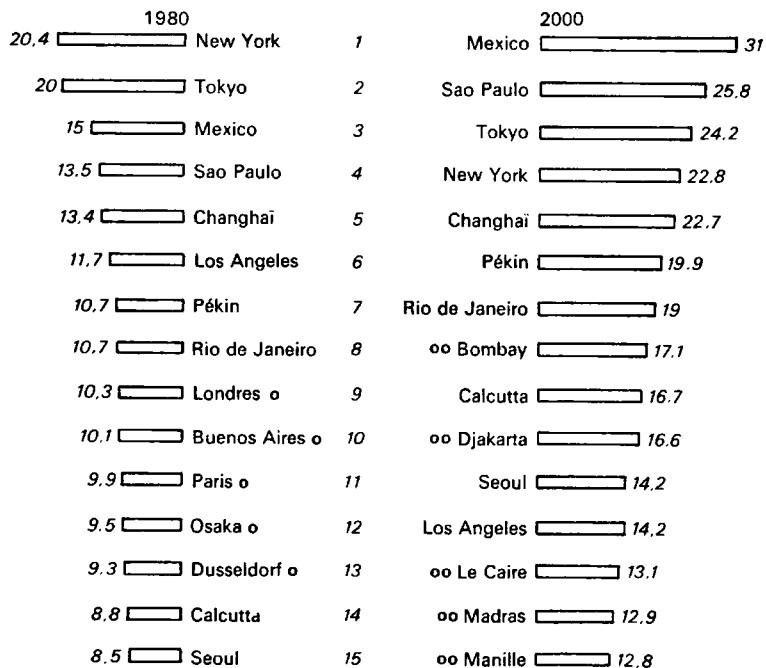
La troisième définition est celle du pays considéré. La population urbaine est celle qui habite dans les unités administratives définies comme urbaines selon des critères qui varient selon les pays. En France, les communes urbaines doivent compter au moins 2 000 habitants agglomérés au chef-lieu et former un groupe d'habitations d'au moins 50 bâtiments, tel qu'aucune maison ne soit séparée de la plus proche de plus de 20 mètres. En France, ce critère de 2 000 habitants opère un partage significatif entre communes urbaines et communes rurales dans la mesure où il indique un seuil d'urbanisation. Mais il n'en va pas de même dans les pays du tiers monde où un tel critère aboutit à gonfler le volume de la population urbaine à partir de laquelle se construit un taux d'urbanisation qui sera abusivement considéré comme un indicateur de développement ou de modernité. Par exemple, au Pérou est considérée comme urbaine toute population habitant dans une commune de 2 000 habitants. En fait, la plupart de ces communes sont de vaste étendue et ont une population dispersée vivant de l'agriculture et ne disposant d'aucun des équipements et services qui caractérisent un milieu urbain.

Ainsi par rapport à celles des pays développés, la forte concentration de la population urbaine du tiers monde se caractérise par son extrême précocité par rapport au niveau général de l'urbanisation et par son degré élevé. Alors qu'en 1970, 18 % de la population urbaine des pays du tiers monde vit dans des villes de plus de 5 millions d'habitants, un tel taux n'a été atteint par l'Amérique du Nord qu'une quinzaine d'années auparavant et jamais encore par l'Europe. Cela pose évidemment aux pays du tiers monde des problèmes redoutables. Qui voit le chaos urbain de certaines villes d'Amérique latine ou d'Afrique noire s'en convainc aisément. Un récent rapport des Nations unies souligne qu'en l'an 2000, la moitié de l'humanité habitera dans des agglomérations dont certaines seront de gigantesques bidonvilles. De 50 millions en 1950, la population des villes de plus de 5 millions d'habitants atteint 250 millions en 1980 et s'élèvera à 650 millions en l'an 2000. Sur les 15 plus grandes villes de l'an 2000, 12 appartiendront à des pays du tiers monde, Mexico devenant la plus grosse mégapole avec 31 millions d'habitants (voir la figure 1.6).

Le phénomène urbain est ancien, mais il a pris récemment à l'échelle de l'humanité des dimensions inédites. En fait, derrière la prodigieuse croissance des grandeurs de population et de taille de ville, se cache une mutation qualitative. Les chiffres eux-mêmes montrent entre les continents et les pays un large éventail de diversités ; autre est l'évolution urbaine des pays industrialisés, autre celle du tiers monde ; autre est l'urbanisation de l'Europe, autre

celle de l'Amérique, autre est l'histoire urbaine de la France, autre celle de l'Italie. L'étude quantitative elle-même suggère un faisceau complexe de causes à une mutation d'une telle ampleur.

Fig. 1.6 Quand Paris ne sera plus cité.



o Agglomérations qui ne figureront plus dans les quinze premières en l'an 2000.

oo Les nouvelles venues en l'an 2000.

Estimations des Nations-Unies pour 1980 et l'an 2000 (en millions d'habitants).

LE PHÉNOMÈNE URBAIN : MUTATION QUALITATIVE

Le phénomène urbain est loin d'être suffisamment défini lorsqu'on a montré que les points de concentration de la population ont proliféré sur l'ensemble de la planète, qu'une population croissante se regroupe autour de ces points et que la taille de chacun d'eux est en augmentation constante.

L'apparition et la transformation des villes sont toujours en liaison avec une mutation économique. Les villes du Moyen Age procèdent du surplus dégagé par l'agriculture féodale qui donne lieu à un commerce. La classe des commerçants assure le dynamisme des villes hanséatiques de l'Europe du Nord comme de tous les gros bourgs qui sont principalement des lieux de marché dans toute l'Europe. Quant à la mutation urbaine des XVIII^e et XIX^e siècles, elle est évidemment liée à la révolution industrielle. Dans une première phase, ce sont les ports et les capitales qui se développent grâce à l'expansion du capitalisme commercial et bancaire ainsi qu'à la montée de l'Etat; par la suite les concentrations ouvrières vont gonfler la population des villes au fur et à mesure de l'industrialisation. Dans le tiers monde, le mouvement d'urbanisation précède l'industrialisation car la causalité économique joue ici sous la forme de la dépendance. La

colonisation pousse à la croissance des villes, capitales locales du pouvoir colonisateur et ports où s'effectuent les échanges caractéristiques du pacte colonial (matières premières contre produits transformés). Les indépendances politiques avec l'organisation de l'État-nation donnent une nouvelle impulsion aux capitales politiques et aux centres administratifs tandis que la dépendance économique, l'exploitation des matières premières et de l'agriculture spéculative, la paupérisation des paysans et la misère provoquent d'énormes migrations transformant nombre d'agglomérations du tiers monde en immenses espaces chaotiques appelés suivant les pays bidonvilles, slums, barriadas, favellas, etc.

La causalité économique joue donc un rôle majeur dans l'urbanisation, aussi notre définition de la ville peut-elle s'articuler autour d'elle. La ville apparaît comme le lieu géographique d'activités de production et d'échanges de biens et de services structurant la répartition de l'espace interne et externe, le système des classes sociales, l'organisation politico-administrative de l'ensemble social, le jeu des valeurs et de la culture.

Causalité majeure, l'économique va structurer l'ensemble du phénomène urbain ; mais causalité majeure ne veut pas dire causalité unique car des facteurs géographiques, sociaux, politiques et culturels pèsent lourd parfois, comme nous le verrons, sur le devenir des villes. Causalité majeure ne veut pas dire non plus causalité mécanique car l'économique agit à travers des classes sociales, des groupes organisés, des acteurs dominants et nos analyses

leur donneront une place importante. La causalité économique est elle-même complexe et se déploie à travers des médiations qui aboutissent à des effets qui n'ont rien d'automatique.

Pour illustrer ces remarques trop abstraites, écoutons la comparaison entre les villes de Grande-Bretagne et celles du continent au XVIII^e siècle telle que nous la décrit le célèbre historien anglais David S. Landes :

« ... Ce qui donnait toute son importance particulière au modèle d'établissement et de peuplement, ce n'était pas seulement qu'en Angleterre, il y eut plus de monde pour vivre dans les villes qu'en aucun autre pays d'Europe, excepté peut-être la Hollande ; c'était le caractère même de la vie urbaine britannique. Sur le continent, les villes avaient pour la plupart une fonction essentiellement administrative, judiciaire, ecclésiastique. La population s'y composait pour l'essentiel de bureaucrates, de membres de professions libérales, de soldats ainsi que de boutiquiers et d'artisans, et de la domesticité de tout ce monde. La ville n'était pas tant un nœud d'activités économiques, échangeant des produits manufacturés et des services mercantiles contre les productions de la campagne, qu'un centre politique et culturel collectant taxes et loyers dans la population rurale, en rémunération du gouvernement et par droit traditionnel. Madrid est l'exemple classique de ce genre d'agglomération ; mais en gros, on pouvait en dire autant de Paris, et peut-être des grandes villes de la province française dans leur majorité : Arras, Douai, Caen, Versailles, Nancy, Tours, Poitiers, Aix et Toulouse. En Alle-

magne, bien entendu, la fragmentation même du pouvoir politique favorise la multiplication des capitales semi-rurales, chacune ayant sa cour, sa bureaucratie et sa garnison.

« La Grande-Bretagne faisait contraste : l'appareil politique y était relativement plus réduit, et du fait qu'il était concentré à Londres, il laissait les centres provinciaux plus anciens à leur somnolence et à leur déclin. Quand on considère la carte de la Grande-Bretagne au XVIII^e siècle, rien n'est plus frappant que la modernité du modèle urbain. Les chefs-lieux de comté médiévaux — Lancaster, York, Chester, Stafford — étaient éclipsés par des places moins anciennes comme Liverpool, Manchester, Leeds et Birmingham ; et déjà un considérable mouvement de population favorisait le Nord et les Midlands. Pour une bonne part toutefois, cet accroissement ne se produisit pas dans les villes proprement dites, mais prit la forme d'un renforcement de la campagne. En grand nombre, des bourgades industrielles, trop vite grandies, se dressèrent tout à coup des concentrations de centaines de filateurs et tisserands dans les districts manufacturiers du Lancashire et du Yorkshire, semblables en bien des points aux agglomérations rurales que l'on avait déjà vues surgir en Est-Angle.

« Partout, c'était le même modèle, celui d'un contact étroit et d'un échange fréquent entre la ville et le pays. Commerce et ateliers allaient vers les clients... On réagissait promptement devant une occasion économiquement favorable... Au XVIII^e siècle, le commerce britannique, comparé à celui du continent, faisait impression par son énergie, son

art de pousser à la vente et son goût de l'innovation. Cela s'explique en partie par les institutions : les boutiquiers britanniques étaient assez peu entravés par les restrictions coutumières ou légales qui pouvaient porter sur les objets ou le caractère de leur activité. Ils pouvaient vendre ce qu'ils voulaient où ils voulaient ; ils pouvaient entrer librement en concurrence sur la base du prix, de la publicité et du crédit. Si beaucoup de boutiquiers continuèrent de lésiner, ils furent nombreux aussi à suivre l'exemple des quakers et à vendre à prix fixe et marqué. Dans la mesure où ces méthodes eurent la faveur, elles conduisirent à une répartition plus efficace des ressources économiques et à des coûts de distribution moins élevés.

« En somme, le marché intérieur des produits manufacturés allait s'élargissant, grâce à des communications améliorées, à l'accroissement de la population, à un revenu moyen élevé et tendant à s'élever encore, à des habitudes d'achat favorables aux produits solides, uniformisés, de prix modéré, et à une initiative commerciale sans entrave » (3).

Cette longue citation illustre remarquablement la transformation de la causalité économique, puisque les villes du continent vivent essentiellement au XVIII^e siècle d'un surplus de type tributaire lié à la prégnance encore forte du système féodal alors que les villes anglaises liées à ce type de surplus dépérissent tandis que se développent des villes où s'accumule une plus-value marchande et pour une

3. David S. LANDES, *L'Europe technicienne*, Gallimard, 1975, p. 76-77.

petite part industrielle (les ateliers de tissage). Une telle accumulation suppose des conditions institutionnelles (liberté du commerce) et une transformation des mentalités (nouveau comportement commercial dont les quakers sont les pionniers) qui ne sont pas encore réalisées sur le continent. Il en résulte un modèle urbain très différent : tandis que les villes traditionnelles se renforcent en Espagne, en France et en Allemagne, elles dépérissent en Grande-Bretagne au profit non seulement des villes du nouveau commerce, mais aussi des bourgs campagnards qui, pour une part, bénéficient de cette expansion économique. On voit ici que le phénomène urbain ne concerne pas seulement la croissance des villes, mais structure l'ensemble de l'espace. La mutation urbaine c'est aussi la mutation des rapports entre la ville et la campagne. On saisit ici à la fois la force de la causalité économique, mais aussi sa complexité et son entrelacement avec des causes de type politique, institutionnel, comportemental, culturel. Le jeu des acteurs avec leur dynamisme ou leur apathie est également bien suggéré.

Le phénomène urbain est de grande ampleur, notre première section le montre avec les différenciations qu'elle a soulignées : villes des pays anciennement industrialisés, villes d'U.R.S.S. avec l'arrière-plan de la vieille Russie, villes des pays plus récemment industrialisés, celles d'Amérique du Nord et d'Australie, villes des pays du tiers monde, villes de la Chine. Le phénomène urbain est également de grande complexité, comme le suggère notre seconde section. Pour mieux l'étudier et le comprendre,

dans le cadre restreint de cet ouvrage, nous limiterons notre champ d'analyse à la France, sans nous interdire parfois le recours à quelques comparaisons internationales. Les phénomènes urbains aux États-Unis, en U.R.S.S. ou dans le tiers monde pourraient faire chacun l'objet d'un ouvrage. En limitant notre champ, nous espérons permettre au lecteur d'améliorer sa compréhension d'un phénomène essentiel de notre époque qui, par ses dimensions économiques, sociales, politiques et culturelles, conditionne la vie de nos contemporains et donc la possibilité pour chacun de lui donner un sens.

ENCADRÉ 1.2

QU'EST-CE QU'UNE VILLE AU POINT DE VUE STATISTIQUE ?

Dans les chiffres utilisés pour construire les figures 1.4 et 1.5, la ville a été considérée comme zone métropolitaine. Il y a en effet trois façons différentes pour définir la ville :

- 1. la ville proprement dite : elle est délimitée par des critères administratifs et s'applique à la ou les communes qui forment le centre urbain ;*
- 2. l'agglomération urbaine : elle comprend les régions à caractère nettement urbain qui débordent les limites de la ville au sens administratif ;*
- 3. la zone métropolitaine : c'est une définition plus extensive qui s'applique aux villes possédant un centre administratif de 50 000 habitants au moins mais dont le périmètre*

s'étend à des zones adjacentes à forte densité avec interdépendance des fonctions locales et de celles d'une ville centrale.

La définition de la ville joue donc sur trois critères : celui de la circonscription administrative, celui de la densité de peuplement, celui des fonctions urbaines. Le premier est de nature politique, le second est géographique et le troisième économique.

Le système urbain

En avançant l'idée de système urbain, nous faisons deux pas en avant par rapport à la connaissance que nous avons déjà prise du phénomène urbain. Nous ne considérons plus la ville comme une unité statistique mais comme un réseau lié aux autres villes et aux espaces dont elle dépend et sur lesquels elle agit. La ville fait « système » par rapport à son espace extérieur aussi bien qu'à son espace intérieur. Ainsi seront-nous amenés à parler de réseau urbain, d'armature urbaine, de fonctions urbaines. Mais cette analyse en terme de système ne saurait se limiter à la connaissance fine des relations de la ville avec ses espaces externe et interne. Nous ne jouons pas au démontage d'une pièce de mécano. Au-delà de la perception des rouages, nous cherchons à comprendre une dynamique. Aussi la mise à jour des différents éléments du système urbain dans son fonctionnement interne vise-t-elle au repérage de ceux qui sont les plus à même d'expliquer la dynamique des villes avec ses impasses, ses contradictions et ses possibles solutions.

UN PEU D'HISTOIRE

Décrivant la ville des xv^e-xviii^e siècles, l'historien Fernand Braudel écrit : « Une ville est au centre d'espaces reliés les uns aux autres. Il y a le cercle de ses ravitaillements, le cercle des utilisateurs de sa monnaie, de ses poids et mesures, le cercle de ses affaires de crédit, le cercle de ses ventes et de ses achats, les cercles successifs que traversent les nouvelles qui affluent chez elles ou s'en échappent » (1). Dès avant la révolution industrielle, la ville est déjà là située dans un espace plus vaste, régional, national, ou même international. *A fortiori* dans le monde industrialisé d'aujourd'hui aux interdépendances multiples.

Si au premier regard la ville nous apparaît comme le lieu de l'agglomération d'un certain volume d'habitants (voir chapitre 1), au second coup d'œil nous voyons que la ville exerce un certain nombre de fonctions qui la relie à son espace extérieur. Au centre, les bâtiments de l'administration étatique et locale : ne s'y rendent pas les seuls citadins mais aussi les habitants de l'environnement rural. Au centre encore les sièges sociaux des grandes firmes dont les décisions s'appliquent aux établissements situés dans certains quartiers de la même ville, mais aussi dans d'autres cités, dans des bourgs ruraux et souvent jusque dans de lointaines contrées. De même que la capitale nationale sera le siège du gouvernement et de l'essentiel de l'adminis-

nistration centrale et que la capitale régionale concentrera les équipements administratifs les plus importants de la région, de même les sièges sociaux des plus grandes firmes seront majoritairement dans les capitales. A Paris se trouve plus de 80 % des directions des entreprises grandes et moyennes et aucune autre ville française n'en détient plus de quatre pour cent.

La fonction de décision n'est pas la seule à se répartir très inégalement entre les villes : la fonction industrielle, elle aussi, se déploie à travers l'espace de façon fort hétérogène. L'industrie concentre. Pour fabriquer des automobiles à Sochaux, Peugeot attire sa main-d'œuvre de la campagne environnante, puis de plus en plus éloignée ; il fait venir des Italiens, des Espagnols, des Yougoslaves, des Grecs, des Maghrébins, des Turcs, des Africains. Il achète produits sidérurgiques, matières plastiques sur le marché national mais aussi sur des marchés étrangers. Son énergie provient du Moyen-Orient. Il vend un pourcentage important de ses voitures à l'étranger : on sait qu'elles sont particulièrement appréciées au Maghreb et en Afrique de l'Ouest. Cette répartition dans l'espace due au développement de la fonction industrielle évolue sans cesse au gré de la transformation des marchés, des innovations technologiques, des problèmes de gestion de la main-d'œuvre, des décisions des pouvoirs économique et politique, des jeux de la géopolitique.

La ville rassemble aussi les fonctions tertiaires : la distribution commerciale, la banque et les assurances, l'enseignement secondaire et supérieur, la culture et les loisirs, les grands équipements hospitaliers, les professions

1. Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle. Économie et capitalisme, xv^e-xviii^e siècle*, tome 2 : *Les jeux de l'échange*, Armand Colin, 1979, p. 160.

libérales. Le tertiaire fait lui-même l'objet d'une hiérarchie : certaines formes de commerce, ou de culture (le Centre Pompidou), de services bancaires, de soins médicaux, d'activités de Conseil sont réservées aux capitales nationales ou régionales ; les villes de moindre importance disposent d'un tertiaire plus élémentaire et moins diversifié. La nature du tertiaire reflète la hiérarchie des villes.

Autre fonction urbaine, celle qui se noue avec l'économie agricole de la région. Lieu de résidence des grands propriétaires vivant des revenus de leurs fermes et de leurs domaines, la ville est, dès l'origine, le lieu de concentration de la rente foncière, comme l'explique le texte de David Landes cité au chapitre précédent. Fondamental encore dans le tiers monde, ce processus est devenu tout à fait secondaire dans les villes des pays industrialisés. Par contre, la ville intervient de plus en plus dans l'économie agricole en tant que consommatrice et souvent en tant que transformatrice et redistributrice de ses produits.

Toutes les fonctions urbaines, dont quelques-unes se trouvent ici suggérées, convergent dans l'animation d'un vaste flux de personnes, de marchandises, d'argent et d'informations entre la ville et son espace extérieur. Se mouvant dans les deux sens, ces flux constituent un système urbain mettant en relation non seulement le centre urbain avec son espace rural environnant mais aussi avec les autres centres urbains. Ainsi parle-t-on de l'armature urbaine d'un pays (2) ou de son réseau urbain.

2. « Par armature urbaine, on entend généralement l'ensemble des villes d'une aire géographique donnée et, plus particulièrement, les rapports que ces

Le système urbain d'un pays peut déjà être appréhendé au niveau statistique en déterminant la distribution par taille des villes de ce pays. Si on a une distribution caractérisée par l'existence d'une très grande ville et l'absence de villes de taille intermédiaire, ce qui est souvent le cas dans le tiers monde, on a un système urbain caractérisé par un phénomène de ville primatale. Tout autre est le système urbain développé qui obéit à la loi « *rang taille* », dite loi de Zipf, selon laquelle la *n*ième ville d'un pays à la taille $1/N$ de la plus grande ville. Ainsi, si la première ville du pays a deux millions d'habitants, la seconde en aura 1 million, la troisième 666 000 habitants, la quatrième 500 000, la cinquième 400 000, etc. Mais le système urbain doit être saisi dans sa totalité. Nous avons noté quelques fonctions de la ville à l'égard de son espace extérieur. Nous avons souligné, avec la loi de Zipf, le problème de la hiérarchie des villes dans l'armature urbaine. Nous devons maintenant nous pencher sur la ville pour repérer ses principaux organes. De l'analyse du contenu de la ville dans sa matérialité, nous essaierons de dégager les éléments les plus significatifs d'un système urbain qui puisse nous apprendre quelque chose sur la dynamique des villes.

Quels sont les principaux éléments qui composent une ville et comment entrent-ils en interaction ? La ville se matérialise d'abord comme un ensemble de structures différencierées :

ville ont entre elles, avec les zones rurales environnantes et, le cas échéant, avec d'autres villes extérieures à la zone. » Jacques DREYFUS, « Recherche et aménagements urbains », *Consommation*, n° 1, 1966, p. 14 et p. 74-79.

- *Logement des habitants* : ils permettent l'établissement de la protection des familles et ils occupent environ 40 % de la superficie des villes.
 - *Entreprises et commerces* : c'est le lieu de travail de la majorité des habitants des villes et de la banlieue. Ils assurent les fonctions de production et de distribution des biens et services nécessaires à la communauté.
 - *Communications et transports* : ce sont les réseaux d'avenues et de rues, les systèmes de transport urbains (métro, autobus, taxis) et interurbains ou internationaux (gares, ports et aéroports). C'est aussi tout le système de communication (téléphone, radio, télévision, informatique).
 - *Stockage* : stockage des marchandises, de l'énergie, de l'eau, mais aussi de l'information (bibliothèque, banques de données), d'argent et de valeurs (comptes et coffres des banques).
 - *Organismes administratifs et financiers* : ministères, administrations, banques cherchent à réguler la vie économique et sociale.
 - *Distribution de l'énergie et élimination des déchets* : l'énergie entre et circule dans la ville par les réseaux électriques, les canalisations de gaz, les stations-service d'essence. Elle en sort sous forme de chaleur et de déchets collectés par les canalisations des égouts ou des camions spécialisés. Les déchets sont partiellement éliminés par les stations d'épuration ou d'incinération ou s'accumulent dans des décharges.
 - *Services aux habitants* : culture et loisirs (musées, théâtres, cinémas, terrains de sports, parcs) ; santé (hôpitaux, cliniques) ; éducation (écoles, universités) ; protection et sécurité (casernes de pompiers, de militaires, commissariats de police, prisons) ; culte (églises, cimetières) (3).
- Cet ensemble de structures différencierées qui constituent la matérialité urbaine permet d'assurer les grandes fonctions du système urbain vis-à-vis de son espace intérieur et extérieur. Mais pour dépasser l'inventaire de ces structures et le catalogue de ces fonctions, il nous faut approfondir l'analyse en vue de repérer les sous-systèmes de la ville les plus fortement explicatifs de la dynamique urbaine. S'il est vrai que la ville est une « *matérialité produite* » (4), ces éléments les plus explicatifs seront à chercher du côté des acteurs qui agissent le plus puissamment sur l'espace des villes.

UNE CERTAINE CONCEPTION DE LA VILLE

Il est nécessaire, pour comprendre la ville, de se doter d'une certaine conception de l'espace urbain : cela revient à désigner, à travers la multitude désordonnée des apparences, les éléments auxquels on reconnaît un caractère essentiel et dont les relations bien comprises peuvent constituer un système d'explication des transformations de la cité. La conception de l'espace que nous proposons repose sur l'hypothèse selon laquelle la ville peut être

3. Cette présentation s'inspire de celle faite par Joël DE ROSNAY dans *Le Macroscopie*, Le Seuil, 1975.

4. La formule est de Pierre DOCKES, *Production d'espace et forme d'urbanisation*, C.N.R.S., 1977.

interprétée comme l'imbrication de trois sous-systèmes, dotés chacun d'une logique de fonctionnement et de transformation, mais qui s'articulent les uns avec les autres selon des relations complexes de causalité. Les trois sous-systèmes sont les suivants :

— *Un système de localisation* : objet de prédilection de l'économie urbaine, il s'identifie fréquemment encore à la représentation de la ville que se donnent les économistes. Il désigne principalement l'utilisation du sol, que ce soit aux fins d'un usage direct (voirie, espaces verts, etc.) ou comme support d'immeubles érigés dans la troisième dimension de l'espace.

Le système de localisation sera repéré par une double série de caractéristiques : celles qui le décrivent dans sa matérialité, à trois dimensions, d'espace construit et celles qui définissent la destination fonctionnelle du sol et des immeubles et qui, le cas échéant, précisent leurs valeurs marchandes.

— *Un système de déplacement* : celui-ci est constitué tout à la fois des flux de biens et de personnes qui parcourent la ville et de ce qu'il est convenu d'appeler le système de transport, qui en constitue le support.

— *Un système de pratiques et relations sociales* : les activités de la vie quotidienne s'inscrivent dans un mode de fonctionnement de la société. Ainsi le travail, les activités ménagères, les achats, les loisirs, etc. se déroulent-ils dans le cadre d'une certaine organisation sociale de la production, de la consommation ou des services collectifs. Le système de pratiques et de relations sociales, qui

font de la ville autre chose qu'un espace minéral inscrit sur le sol, désignera donc le déroulement des activités de citadins, scandé par l'organisation de la société urbaine.

C'est selon cette lecture de la ville que sera organisée la suite de notre propos. Les trois chapitres suivants de cet ouvrage seront consacrés à l'analyse de chacun de ces sous-systèmes. Dans chaque cas, nous nous efforcerons de comprendre le système concerné et de préciser comment il s'articule avec les deux autres, notamment dans la rationalité de ses transformations : on imagine facilement que le développement résidentiel à la périphérie des villes ou la « tertiarisation » des centres, phénomènes marquants du système de déplacements, soit en relation évidente, non seulement avec la localisation des résidences et des emplois, mais aussi avec une organisation dans le temps et dans l'espace des activités, qui relève du troisième sous-système. Ce n'est point l'endroit pour multiplier les exemples. Posons simplement que les interactions entre les trois systèmes permettent d'élucider pour l'essentiel les transformations de l'espace urbain.

Ce démontage de la ville ne repose pas seulement sur quelque commodité intellectuelle. La cité se transforme au gré du comportement de ses acteurs en fonction de la multitude des habitants et surtout de la grande diversité des appareils.

Si les premiers sont à l'évidence concernés par les trois systèmes, il n'en va pas de même des seconds. Les appareils sont en effet spécialisés et exercent leurs pouvoirs le plus souvent au sein de l'un d'entre eux.

La maîtrise du système de localisation relève en principe des collectivités locales mais avec l'assistance d'une administration locale dont c'est la fonction (Agence d'urbanisme).

La division effective des pouvoirs selon les trois systèmes mérite d'être vérifiée. Au-delà du cloisonnement administratif ou de la typologie des acteurs, il nous a paru intéressant d'appuyer cette vérification sur le fait que si à chaque sous-système correspond bien un système de pouvoir, il correspond d'une manière plus claire encore une certaine représentation de la ville.

LES TROIS REPRÉSENTATIONS DOMINANTES DE LA VILLE

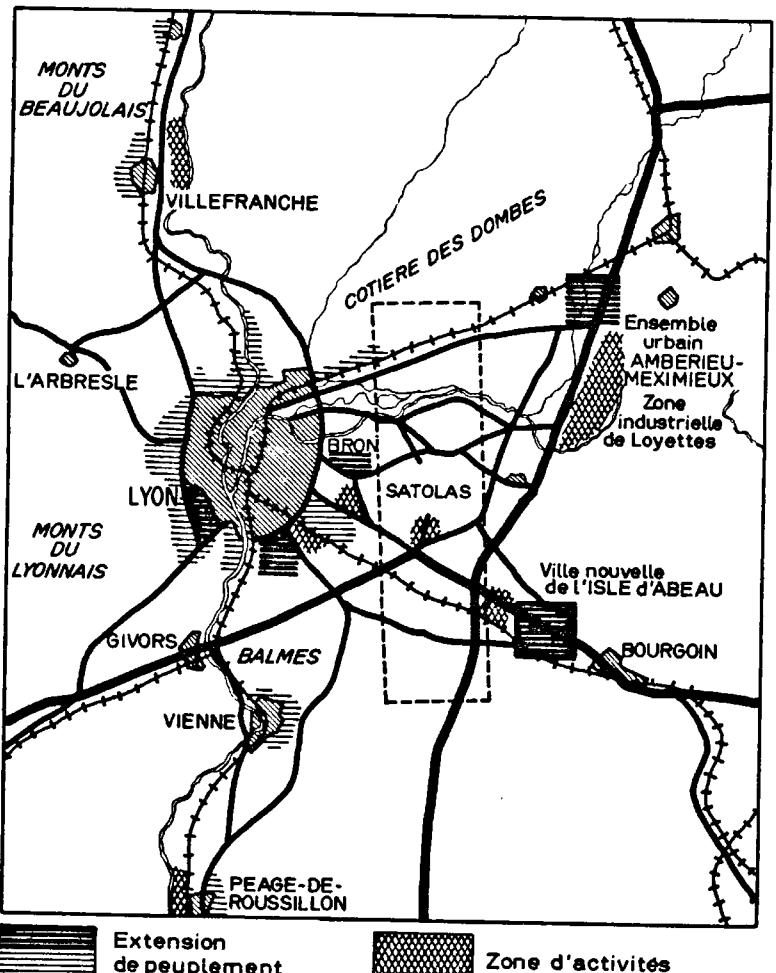
La maîtrise du système de localisation relève en principe des municipalités mais avec l'assistance des services spécialisés de l'administration d'État (au sein de la Direction départementale de l'Équipement) et le cas échéant d'une administration locale dont c'est la fonction (Agence d'urbanisme par exemple). Les documents d'urbanisme instruits par les techniciens, soumis aux élus et décrétés par les préfets ne déterminent pas le système de localisation mais le contraignent. L'espace concerné fait en effet l'objet d'un « zonage », c'est-à-dire d'une partition telle que chaque zone se voit attribuer une fonction spécifique : urbanisation à forte ou faible densité, avec des limites de densité, agriculture, industrie, parcs et zones de loisirs, etc. Dès l'instant qu'il existe un document d'urbanisme

opposable aux particuliers, ceux-ci ne peuvent en outre-passier les normes. Nous verrons en détail au chapitre 3 comment ces contraintes interviennent dans le processus de localisation, mais retenons pour l'instant que le contrôle exercé par la collectivité sur ce processus correspond à une conception de l'espace très particulière et repose sur sa représentation par un zonage.

La carte de la figure 2.1 nous donne un tel exemple de zonage. On pourrait penser qu'il y a là une représentation neutre de l'espace urbain alors qu'à y regarder de plus près, on voit qu'il s'agit d'exprimer des attributs très particuliers de l'espace selon un découpage lui-même très particulier en zones homogènes. Cette représentation n'exhibe en particulier aucune caractéristique du vécu urbain qui sera supporté par cet espace, qu'il s'agisse de l'organisation de la vie quotidienne de ses habitants et en particulier de leurs déplacements ou plus généralement des conséquences du système de localisation sur l'organisation de la société qui doit l'animer.

Tout autre est la représentation que se donnent de l'espace les appareils responsables du système de transport. Qu'ils aient compétence en matière de voirie (Direction départementale de l'équipement et collectivités locales), ou en matière de transports collectifs (sociétés d'exploitation et administration de tutelle), ils ont pour vocation d'assurer la satisfaction de la demande de transport. Celle-ci se définit comme la multitude des déplacements qui s'effectuent aux différents moments de la journée et entre les différents points de la ville. Elle peut

Fig. 2.1 Schéma d'aménagement de la région urbaine de Lyon.



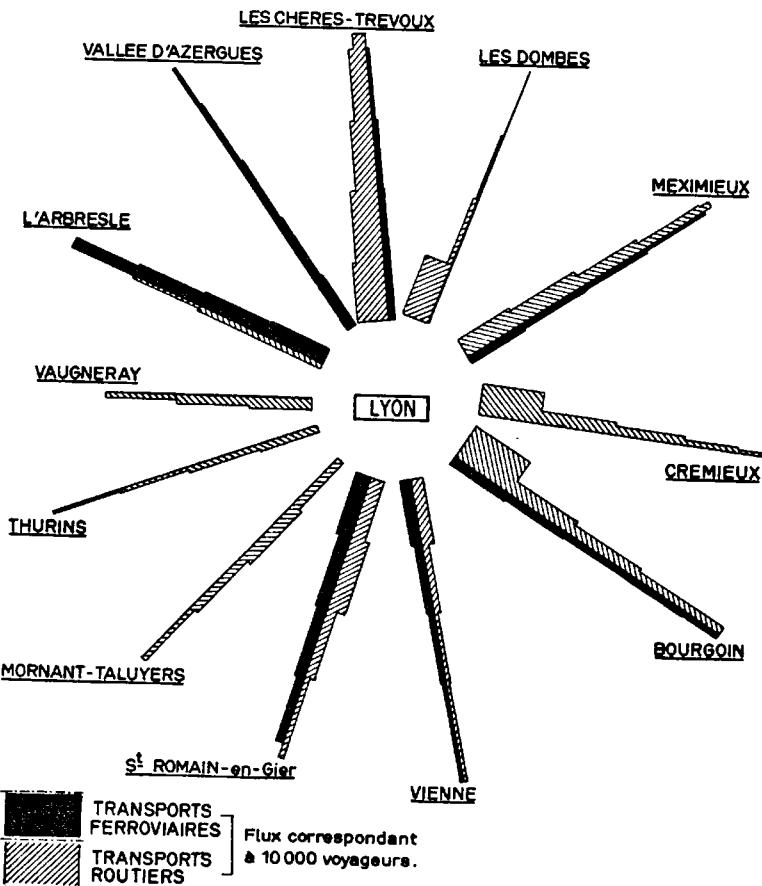
se mesurer par un tableau origine-destination qui compta-
bilise tous ces échanges. Mais ce qu'il s'agit de gérer, ce
n'est pas tant ce tableau, qui est du reste fort mal connu
dans ses détails, que les flux auxquels il donne lieu et qu'il
faut d'assurer par la voirie et le système de transport en
commun disponible. Il s'agit de garantir un écoulement et
par conséquent de le connaître et de le bien caractériser.

Par la mesure directe des déplacements observés ou par
la mise en œuvre de modèles de transport, il s'agit en
somme de dresser une carte de flux du type de celle qui est
reproduite sur la figure 2.2. C'est une nouvelle représenta-
tion de l'espace qui contraste à bien des égards avec la
précédente, même si elle peut être dessinée sur le même
fond de carte. En effet, alors que précédemment les zones
de l'espace étaient des entités territoriales présentant une
certaine homogénéité fonctionnelle, elles sont ici conven-
tionnellement réduites en un point, qu'il est d'usage
d'appeler centroïde, et qui est censé émettre tous les
déplacements qui partent de la zone et recevoir tous ceux
qui y pénètrent. C'est dire que le découpage de l'espace
sera choisi en fonction de la structure même des flux des
déplacements : là où ils sont très denses et se répandent
dans de multiples directions, un découpage fin sera
indispensable, cependant qu'il deviendra plus grossier là
où les flux sont moins importants ou tout entier orientés
selon une unique direction. Ainsi, de vastes zones de
banlieue sont-elles réduites à un seul point alors qu'un
quartier central sera éclaté en plusieurs centroïdes.

Mais au-delà des incompatibilités dans la partition de

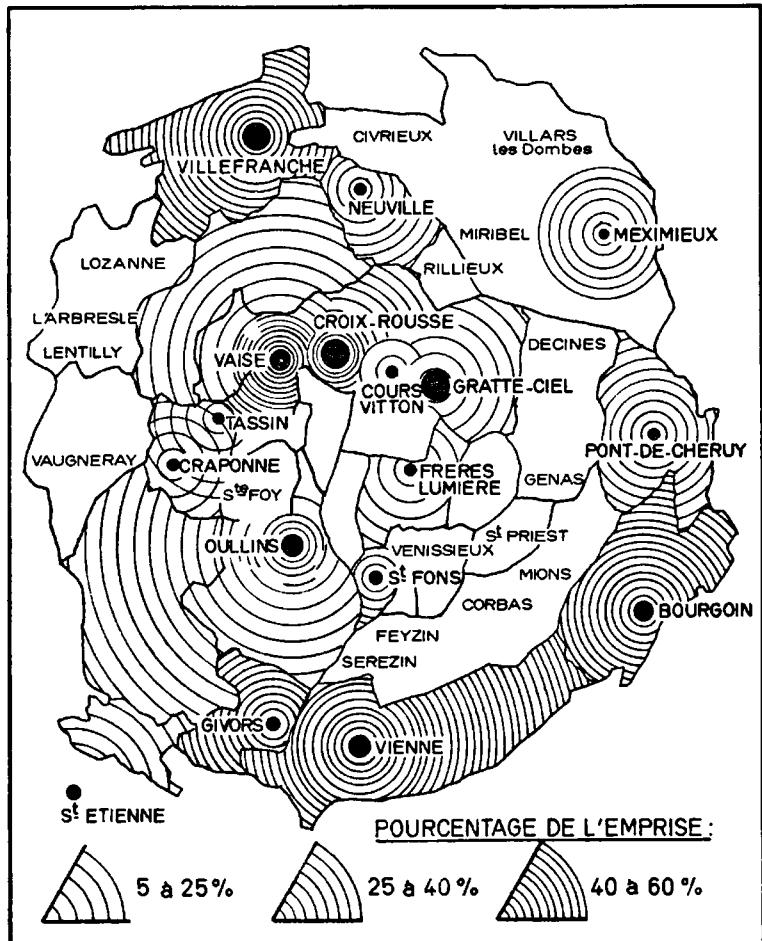
Source : O.R.E.A.M., Lyon — St Étienne — Grenoble.

Fig. 2.2 Répartition des trafics globaux.



Source : Étude de l'Institut des études économiques pour le compte de la société d'étude du métro de Lyon.

Fig. 2.3 Les centres secondaires. Zone de chalandise — chiffre d'affaires. Non alimentaire.



Source : Chambre de commerce de Lyon.

l'espace, ce qui distingue fondamentalement cette représentation de la précédente, c'est que ce ne sont plus, bien sûr, les spécificités des zones qui sont visées, mais les déplacements qui s'opèrent entre elles. Plus simplement même, il s'agit de représenter en chaque point des principaux axes de déplacements, le débit qu'il s'agit d'assumer pour éviter des encombres excessifs.

S'agissant du système de pratiques et relations sociales, il est moins aisément de repérer les premiers rôles. Tous les acteurs du système de production, tous ceux du système de consommation, tous ceux enfin qui sont concernés par les services collectifs, devraient être pris en considération. Il n'est pas aisément de déceler à première vue une représentation spatiale commune dans cette diversité de rôles et de situations. Il y a cependant quelque chose de commun à l'entreprise qui installe un établissement, au commerçant qui ouvre un magasin ou à l'administration qui décide de la création d'un nouveau collège : la première a choisi un bassin d'emploi, le second prévoit une zone de chalandise, la troisième redéfinit une carte scolaire et, dans tous ces cas, le raisonnement se fait implicitement sur un espace polarisé. Chacun de ces établissements va en effet attirer quotidiennement, là où il est localisé, des travailleurs, des consommateurs ou des usagers, cette capacité d'attraction étant une condition permissive de sa localisation.

La carte de la figure 2.3 est une illustration de cet espace polarisé. Elle représente les zones de chalandise des centres secondaires de la région urbaine de Lyon. Naturellement, on pourrait établir une représentation de même

nature pour les zones industrielles, les équipements collectifs, les lieux de culture ou de loisir, etc. Ce serait à l'évidence un moyen de qualifier le rôle de chacun de ces pôles dans l'organisation spatiale des pratiques et relations sociales qui leur sont liées. Qu'elle soit ou non concrétisée par une carte, il est clair que cette représentation polarisée de l'espace est bien celle de cette multitude d'acteurs qui agissent sur le fonctionnement de ce troisième système.

Cette représentation contraste avec les deux précédentes dans sa logique même : elle ne permet pas de caractériser les flux, sinon à travers des pôles récepteurs et émetteurs particuliers, ni de caractériser des zones, sinon par leur rattachement à un pôle à travers un critère lui aussi très particulier.

Il en résulte que ces trois représentations dominantes de l'espace ne sont pas réductible l'une à l'autre, de même que ne sont pas réductibles l'un à l'autre les trois sous-systèmes que nous nous proposons de distinguer. Les différences cartographiques ne sont que le signe d'une relative séparabilité des éléments constitutifs de l'espace urbain, même si au bout du compte il s'agit de comprendre par quelles relations ces éléments sont articulés.

CHAPITRE

3

La localisation des activités

Très longtemps la ville fut identifiée par les économistes au seul système de localisation : ils l'ont étudiée comme un ensemble de biens matériels, édifiés sur son sol et caractérisés selon leur utilisation, distinguant l'habitat, les bâtiments industriels, commerciaux ou administratifs, les équipements collectifs et enfin les espaces non constructibles, comme la voirie ou les espaces verts. Naturellement ceux de ces biens matériels faisant l'objet d'échanges marchands ont été étudiés non seulement selon leur distribution dans l'espace, mais aussi selon leur prix. La valeur et la localisation de ces biens immobiliers marchands forment l'objet de l' « économie immobilière ». Le prix du sol et sa destination sont eux l'objet de l' « économie foncière ». L'économie urbaine dans sa tradition englobe ces deux perspectives ainsi que l'étude spatiale des terrains et immeubles non marchands.

En dépit du fait que dans ce chapitre nous puiserons largement dans les ressources de cette économie urbaine et de ses spécialités, notre intention n'est pas d'en donner un aperçu complet. Nous n'interrogerons cette discipline

que pour mieux comprendre les transformations du système de localisation, considéré comme cette partie matérielle et d'apparence immobile de l'espace urbain. Car c'est bien de transformations constantes qu'il s'agit, intimement liées au processus de croissance urbaine, comme nous allons en tout premier lieu en apporter la démonstration.

LA CROISSANCE URBAINE

N'EST PAS UN PHÉNOMÈNE DE CONCRÉTION

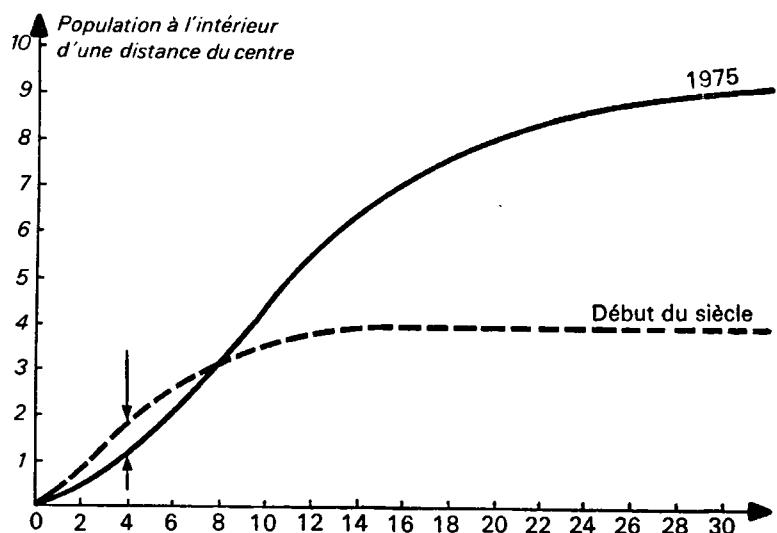
La démonstration la plus directe qui peut être faite de cette liaison entre le processus de croissance et les mutations du système de localisation est probablement celle qui est contenue dans le modèle de René Bussière. Il a étudié d'une manière systématique (1), c'est-à-dire pour différentes villes et à différentes époques, une relation empirique entre la population de la ville habitant à moins d'une certaine distance du centre et cette distance elle-même. La figure 3.1 représente deux des courbes qu'il a ainsi obtenues. L'une est représentative (2) de la situation au début du siècle, l'autre de la situation de 1975 pour l'agglomération parisienne. Cette représentation est d'un

1. René BUSSIERE, « Interactions urbaines. Le modèle du C.R.U. », *Annales du Centre de recherche d'urbanisme*, 1975.

2. Il ne s'agit pas ici des courbes des valeurs empiriques mais des courbes représentatives du modèle du C.R.U. Ainsi que l'auteur l'a parfaitement démontré, « on sait que le modèle... donne, à tout moment, une bonne représentation de la répartition "réelle" de la population... ». Le modèle lui-même n'étant pas essentiel à notre propos, ses détails en seront épargnés au lecteur.

double intérêt. En premier lieu elle restitue l'idée ordinaire que l'on se fait de la croissance urbaine, qui est celle d'une étendue toujours plus grande de la ville : les 4 millions d'habitants du début du siècle habitent jusqu'à douze kilomètres du centre ; cette distance atteint les trente kilomètres pour les neuf millions d'habitants de 1975.

Fig. 3.1 La relation population-distance pour l'agglomération parisienne.



Mais en second lieu, ces courbes ont le mérite de montrer que le processus sous-jacent n'est pas seulement un processus d'agglomération, de concrétion au sens physique du terme : il ne s'agit pas seulement d'une surface urbanisée qui s'accroît en gagnant par ses bords sur

les espaces extérieurs. C'est aussi l'intérieur qui se transforme. Si l'on compare en effet les deux courbes à une distance de quatre kilomètres du centre, on observe qu'en trois quarts de siècle, la population qui habite à l'intérieur de ce « cercle » a diminué d'un tiers environ.

A ce résultat il convient d'apporter une nuance : il s'agit ici des villes de pays industrialisés pour lesquelles l'image de la « concrétion » évoquée plus haut doit bien être récusée. Elle n'est probablement pas si mauvaise dans les agglomérations du tiers monde où l'on observe bien un phénomène de cette nature qui laisse relativement inchangée la ville existante à laquelle s'agglomèrent les baraquements des nouveaux venus. Plus précisément, comme il s'agit d'une croissance forte, les changements de la périphérie tendent par leur ampleur et leur rapidité à occulter ceux du centre.

Mais ce chapitre et les suivants traitent de la ville dans les économies développées. A ce titre nous avons un premier résultat relatif à la localisation des habitants et à son évolution. C'est bien entendu un résultat trop global derrière lequel se cachent des modifications profondes qu'il y a lieu de caractériser et de comprendre.

Il va de soi que les doctrines économiques les plus variées s'y sont essayées. Nous classerons ces tentatives en trois grandes catégories et pour chacune d'elles nous nous en tiendrons aux investigations les plus exemplaires (3).

3. Pour une vision tout à la fois plus générale et plus approfondie, on consultera avec profit l'ouvrage de P. H. DERYCKE : *Économie et planification urbaine*, tome 1 : *L'Espace urbain*, P.U.F., coll. « Thémis », 1979.

Les tentatives de la première catégorie ont en commun de privilégier les prix ; la deuxième catégorie regroupe les explications en termes de demande ; la troisième privilégie l'offre, c'est-à-dire la rationalité de la production de l'espace bâti.

PRIX ET LOCALISATION

Il nous faut ici commencer par prendre trois précautions : il convient d'abord de souligner que nous n'abormons pas pour l'instant le thème majeur des prix fonciers : ils n'interviennent ici que comme déterminants du système de localisation. Ensuite il faut bien préciser que lorsque l'on parle de prix foncier, il s'agit des prix des terrains et non des prix du bâti que ces terrains supportent.

Enfin il faut savoir que les travaux et plus particulièrement les modèles qui traitent du système de localisation en privilégiant les prix sont innombrables. Nous respecterons l'usage en évoquant, parce qu'il est exemplaire, le modèle d'Alonso (4).

On peut considérer ce modèle comme une extension au marché foncier du modèle néo-classique d'équilibre général. On retrouve la même logique d'ensemble et les mêmes ingrédients :

— deux sortes d'agents, les consommateurs et les

4. W. A. ALONSO, « A Model of the Urban Land Market Location and Densities of Dwellings and Businesses », Doctorate Dissertation, Université de Philadelphie, 1960.

entrepreneurs, parmi lesquels sont distingués les agriculteurs des zones périphériques ;

— des comportements des agents consistant à maximiser l'utilité pour les uns, les profits pour les autres, chacun respectant sa propre contrainte budgétaire ;

— des marchés de biens ou services, chacun étant le lieu où se déterminent les quantités échangées d'un bien et son prix, en fonction de ce que les agents offrent et demandent sur le marché.

La singularité du modèle tient, bien entendu, à la manière dont est traité ce bien très particulier que constitue le sol. Dans le modèle d'équilibre général, un bien est caractérisé par son homogénéité : offert et demandé sur son seul marché, il fait l'objet d'un prix unique qui se forme sur ce marché. A cet unique prix correspond une unique forme, chaque unité de bien étant identique à toutes les autres. Or il s'agit là d'une simplification bien témoigne pour un bien comme le sol. Aussi ce bien se trouve-t-il doté par Alonso d'un attribut supplémentaire, sa distance au centre, ce qui a pour conséquence que son prix unitaire varie avec cette distance.

Ainsi, aux dépenses classiques de chaque consommateur, convient-il d'ajouter :

— une dépense foncière qui correspond à la quantité de sol dont il dispose et qui lui coûte un loyer annuel proportionnel à la surface et fonction de la distance au centre ;

— une dépense de transport également fonction de la distance de sa résidence au centre de la ville.

Les biens fonciers sont donc « paramétrés » par une distance au centre ainsi que les dépenses de transport. Il en résulte que le modèle livre un équilibre spatial qui s'exprimera par des localisations d'agents et par les prix du sol, les unes et les autres exprimés en fonction de la distance au centre. Il permet surtout de simuler des modifications de certaines grandeurs et d'étudier ainsi les conséquences d'une croissance démographique, d'une augmentation des revenus ou d'une amélioration de l'offre de transport, sur le système de localisation. Si cette simulation est capable de rendre compte des tendances de la croissance urbaine aux États-Unis, il faut bien convenir qu'elle nous éclaire d'une manière très sommaire sur les transformations du système de localisation.

Celui-ci est en effet réduit à une représentation de la ville qui pose pour négligeable tout ce qui spécifie les quartiers qui la composent, hormis leur distance au centre et la valeur foncière qui lui est nécessairement liée. C'est un espace homogène : sans aspérité ni direction privilégiée, sans zone déjà construite ni contrainte d'affectation, sans la moindre infraction aux hypothèses du marché de concurrence pure et parfaite, etc. Dans cette ville « pure », nous voulons dire à l'image des objets de l'économie pure, le système de localisation est trop appauvri pour nous intéresser. Peut-être n'est-ce pas un bon pari que de tenter de le comprendre par les prix fonciers. Peut-être manque-t-il au modèle d'Alonso et à ses semblables cette capacité à décrire les singularités de l'espace urbain, qui constitue la première qualité des modèles appliqués.

On peut désigner ainsi les modèles construits pour être confrontés aux données statistiques d'une vraie ville. Pour être appliqués, les modèles de localisation n'en sont pas moins passibles d'interprétations différentes, le cas échéant contradictoires, en dépit de leur conformité aux mêmes données statistiques. A chaque modèle sa vision de la ville et de ses transformations. Nous verrons qu'il suffit d'en examiner deux pour prendre la mesure de cette diversité.

Nous les avons choisis, bien entendu, représentatifs des deux grandes catégories d'interprétation. L'une s'inscrit dans la tradition néo-classique en donnant le primat aux phénomènes de demande. Nous l'illustrerons en examinant le modèle de Lowry parce qu'il est exemplaire. L'autre s'inscrit dans la double tradition classique et marxiste qui reconnaît le primat de l'offre. Nous l'illustrerons par le modèle de Goux qui a le mérite de reprendre l'essentiel de la littérature de ce versant qui est abondante mais peu portée à se soumettre aux exigences de la modélisation.

En s'appuyant ainsi sur deux modèles éprouvés, la confrontation entre les deux interprétations concurrentes sera grandement facilitée.

DEMANDE ET LOCALISATION

I. S. Lowry a élaboré son modèle (5) dans des circonstances bien précises : il lui avait été demandé de simuler

5. I. S. LOWRY, « A model of Metropolis », Rand Memorandum, Santa Monica, 1964.

les transformations économiques d'un espace péri-urbain selon différentes hypothèses d'affectation du sol, de décisions politiques locales, d'évolution de l'offre de transport, etc. L'hypothèse forte du modèle consiste à distinguer trois utilisations possibles du terrain disponible qui correspondent à trois « secteurs » dont les rôles sont distribués de la manière suivante :

— Le « secteur de base » correspond aux établissements industriels ou de service dont la clientèle est pour l'essentiel étrangère à la zone d'étude. Le nombre d'emplois de ce secteur est déterminé par des événements extérieurs et leur localisation est indépendante des particularités locales. La distribution spatiale des emplois du secteur de base sera donc exogène dans le modèle.

— Le « secteur de détail » correspond aux établissements industriels ou de service dont la clientèle est principalement issue de la population ou des agents résidents. La localisation des emplois de ce secteur sera donc déterminée par le marché local et sera spécifiée par des variables endogènes.

— Un « secteur des ménages » constitué par la population résidente, dont la distribution spatiale est celle des lieux d'habitation. L'effectif de la population résidente est déterminé par le nombre total d'emplois des deux autres secteurs et le choix de la résidence est supposé influencé par la localisation du lieu de travail. Ce secteur sera donc lui aussi caractérisé par des variables endogènes.

Qu'elles soient réputées exogènes, c'est-à-dire déterminées selon des phénomènes non pris en compte par le

modèle, ou qu'elles soient réputées endogènes, c'est-à-dire relevant des mécanismes décrits par le modèle, les localisations des différents secteurs sont repérées dans l'espace urbain à l'aide d'un découpage par zone. Pour les deux premiers secteurs, ces localisations sont quantifiées par des nombres d'emplois par zone et pour le secteur des ménages par des nombres d'habitants par zone.

C'est ainsi que la localisation des emplois de base étant donnée, les ménages correspondant à ces emplois, les emplois du secteur de détail et enfin les ménages correspondant à ces derniers se distribuent dans l'espace selon le système de détermination causale représenté par la figure 3.2. Dans cette logique les acteurs qui déterminent leur localisation selon une rationalité de comportement face au développement de la ville sont les ménages résidents et les entrepreneurs du secteur de détail. Les uns comme les autres raisonnent l'espace en fonction des distances ou plutôt des coûts de transport. Il en résulte une répartition statistique de l'habitat en fonction des lieux d'emplois et une répartition statistique du secteur de détail en fonction tout à la fois des lieux d'habitat et d'emploi. Les deux répartitions s'opèrent dans chaque zone en fonction des sols disponibles et d'autant moins probablement que cette zone est éloignée des habitats ou emplois déjà localisés.

ENCADRÉ 3.1 LA LOGIQUE GRAVITAIRE

Le modèle de Lowry est, comme beaucoup d'autres, un modèle de type gravitaire. Les modèles « gravitationnels » ou

plus simplement « gravitaires » foisonnent en économie spatiale. Ils expriment une analogie avec la loi de la gravitation universelle. Par exemple, le modèle le plus simple de transport consiste à exprimer le flux X_{ij} entre deux zones i et j , de masses respectives M_i et M_j (la masse pouvant être le nombre d'habitants, le nombre d'emplois, etc.) et distantes de D_{ij} , par l'équation :

$$X_{ij} = k \frac{M_i \cdot M_j}{D_{ij}^2}$$

k étant une constante d'homogénéisation.

Plus généralement, on admettra que la distance, ou plutôt le coût de transport C_{ij} , intervient dans cette équation selon une fonction décroissante $f(C_{ij})$ qui n'est pas nécessairement de la forme $\frac{I}{C_{ij}^2}$.

D'où la forme plus générale du modèle gravitaire :

$$X_{ij} = k M_i \cdot M_j \cdot f(C_{ij}).$$

La fonction $f(C_{ij})$ est appelée fonction de résistance. Elle fait l'objet d'une estimation sur la base d'observations statistiques. Le coût de transport qui est pris en considération est en réalité un « coût généralisé » qui combine le coût économique effectif du déplacement entre i et j et le temps nécessaire à ce déplacement, transformé en valeur monétaire à l'aide d'un prix du temps. Le prix du temps est en principe celui qui rend compte des arbitrages des usagers entre différentes solutions de transport, les plus rapides étant les plus coûteuses et réciproquement.

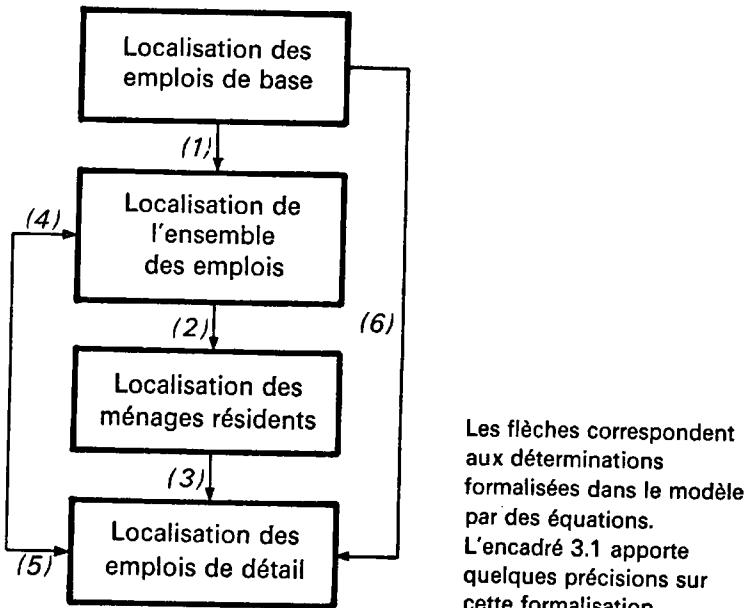
Revenons au modèle de Lowry pour observer qu'il présente une formulation particulière de cette logique gravitaire. Par exemple, les flèches 3, 5 et 6 de la figure 3.2 se traduisent par une équation très caractéristique du modèle. Elle nous donne le nombre d'emplois E_j^k du secteur de détail $n^o k$ dans la zone urbaine $n^o j$:

$$E_j^k = a_k \sum_{i=1}^n P_i \cdot f_k(C_{ij}) + b_k E_j.$$

a_k et b_k sont des coefficients de proportionnalité relatifs au secteur k , P_i représente la population résidant en zone i , E_j le nombre total d'emplois en zone j . La fonction de résistance $f_k(C_{ij})$ est bien entendu propre à chaque secteur de détail : elle sera beaucoup plus rapidement décroissante pour une boucherie que pour un cinéma ou un magasin de grande surface. Cette logique gravitaire restitue donc tout simplement la notion de zone de chalandise mais sous une forme mathématique qui la généralise.

C'est donc bien d'un modèle de demande qu'il s'agit mais non point au sens où chaque agent se localise en un lieu donné selon un arbitrage optimal, non point donc dans la stricte logique néo-classique, mais au sens où une tendance de la demande d'espace construit en fonction de certaines proximités est statistiquement formalisée et vérifiée. Il en va de même des multiples modèles qui s'inscrivent dans la filiation de celui de Lowry.

Fig. 3.2 Schéma causal du modèle de Lowry.



OFFRE ET LOCALISATION

Il y a un vieux débat entre ceux qui posent que la demande, expression des besoins de la société, est l'élément moteur des mécanismes de l'économie et ceux qui au contraire confèrent ce rôle aux mécanismes de l'offre et à la rationalité de la production. Ce clivage majeur de l'histoire de la pensée économique a trouvé évidemment son écho en matière d'économie urbaine et il était bien naturel qu'au type de modèle inspiré par Alonso et surtout

Lowry s'oppose une modélisation qui rende compte des tendances de l'offre d'espace construit. Le modèle de J.-F. Goux (6) a dans une large mesure inauguré cette tendance récente. Nous allons en examiner l'essentiel.

L'auteur du modèle de « production localisée » (« P.R.O.L.O.C. ») a pour mérite de poser très clairement les principes généraux qui fondent son modèle. Il suffit alors de reprendre l'essentiel de ces principes pour bien comprendre comment cette tentative théorique se démarque des précédentes. Ils peuvent être ramenés au nombre de sept :

1. Le promoteur immobilier est « l'agent déterminant » de l'offre des espaces construits.
2. Bien qu'il s'exerce sous différentes contraintes, liées à la puissance publique, aux futurs résidents ou à d'autres agents, le comportement du promoteur détermine, en dernière instance, le système.
3. Le promoteur a un « pouvoir de libération de l'espace » sans commune mesure avec celui des particuliers. Le sol est du reste d'autant plus facilement disponible pour lui qu'il raisonne sur un vaste ensemble de communes ou de zones, rangées en un même sous-ensemble quand elles sont d'un égal intérêt.
4. En raison d'objectifs très diversifiés, les promoteurs ont des critères de choix multiples qui sont simulés par un modèle de choix multi-critères des localisations possibles. C'est ce modèle qui permet de regrouper les zones, quand

6. J.-F. Goux, *Éléments d'économie immobilière*, Economica, 1978.

elles ont un intérêt équivalent, en un même sous-ensemble, et qui permet aussi de classer ces sous-ensembles (qui sont des classes d'équivalence au sens mathématique du terme).

5. La conjoncture économique, en particulier immobilière, joue un rôle déterminant sur le processus ainsi défini de choix des espaces mis en chantier.

6. Production et localisation d'espace construit sont repérées annuellement et par zone, donnant lieu ainsi à des phénomènes de stock dont le promoteur tient compte.

7 Les décisions du promoteur s'opèrent dans l'ordre suivant :

- détermination d'un niveau global de production,
- classement des zones selon différents critères,
- répartition de la production en fonction de ce classement.

Il y a donc en réalité trois sous-modèles particuliers dans ce modèle P.R.O.L.O.C., qui correspondent à ces trois étapes de décision. Le premier intègre les phénomènes conjoncturels, ce qui confère un caractère général à cette formalisation théorique de la production d'espace construit. Mais le processus intime par lequel se transforme le système de localisation est essentiellement lié au deuxième modèle ; celui des choix multicritères qui donnent lieu à un classement des zones en sous-ensembles d'égal intérêt.

Nous ne nous étendrons pas sur les procédures mathématiques par lesquelles on peut agréger des critères différents et le plus souvent contradictoires. Chaque

critère, par une note ou un indicateur quelconque, permet de classer l'ensemble des zones de l'espace considéré. Il faut alors que les différents classements donnent lieu à un classement unique ou tout au moins à un regroupement des zones en des sous-ensembles (classes d'équivalence) sur lesquels on peut déterminer ce classement unique. On peut observer que le modèle de Lowry s'appuie sur une logique proche mais avec un jeu simple de critère : le prix de transport et la durée du trajet par rapport aux principales destinations qui intéressent les agents. Il a été précisé dans l'encadré qui présente le modèle de Lowry comment l'agrégation de ces critères était réalisée, à l'aide du concept de coût généralisé de transport. Le modèle P.R.O.L.O.C. est à cet égard sensiblement plus ambitieux, en ce qui concerne la construction de logements tout du moins, puisqu'il prend en considération 11 critères de localisation que nous détaillerons au prochain paragraphe.

On peut en effet examiner ces critères en les comparant à ceux qui sont pris en compte dans les modèles de demande, et l'on verra que la comparaison n'est pas sans intérêt.

CONFRONTATION DES LOGIQUES DE DEMANDE ET D'OFFRE DE LOCALISATION

Les critères retenus par J.-F. Goux sont les suivants :

1. Prix moyen des logements vendus.
2. Agrément résidentiel.
3. Distance au centre.

4. Densité résidentielle.
5. Desserte routière.
6. Niveau d'équipement.
7. Distance aux zones d'emploi.
8. Densité industrielle.
9. « Standing » (C.S.P., catégories socio-professionnelles des résidents).
10. Sol disponible dans la zone.
11. Intervention publique (zonage).

Le critère 1 n'est pas présent chez Lowry. Cependant la modélisation de la demande, au-delà de l'exemple de Lowry et s'inspirant en cela de l'exemple du modèle d'Alonso, prend en compte la variable prix. Mais il s'agit plus souvent du prix du sol que du prix du logement. Dans les deux cas les rôles des prix sont très différents : les prix élevés des logements attirent les promoteurs dans la perspective de profits supérieurs, alors que le prix du sol joue vis-à-vis de la demande son rôle traditionnel dans les mécanismes de marché. Il n'y a guère là de contradiction.

Le critère 2 (agrément résidentiel) est à rapprocher des critères 6 (niveau d'équipement) et 9 (standing apprécié à travers les catégories socio-professionnelles dominantes des résidents). Ils ont en commun d'être généralement absents des modèles de demande.

Les critères 4 (densité résidentielle) et 8 (densité industrielle) sont des facteurs dissuasifs dans le modèle P.R.O.L.O.C. Dans le modèle de Lowry, ils n'interviennent que comme contraintes d'occupation des sols.

Les critères 3 (distance au centre), 5 (desserte routière)

et 7 (distance aux zones d'emploi) caractérisent pour chaque zone un certain degré d'accessibilité qui est largement représenté dans le modèle de Lowry par les coûts généralisés de transport.

Enfin les critères 10 (sol disponible dans la zone) et 11 (intervention publique) sont également pris en compte d'une manière explicite dans le modèle de Lowry.

Cette brève confrontation nous montre qu'il y a deux types de différences entre les deux analyses : le premier concerne l'interprétation qui est donnée du rôle de certaines variables comme les prix. Le second tient à ce que plusieurs des variables du modèle P.R.O.L.O.C. n'ont pas de correspondant dans les modèles de demande. Or il s'agit des critères 2, 6 et 9 qui sont tous relatifs à l'agrément et à l'attrait que présente une zone pour les catégories sociales aisées. Le moins que l'on puisse en dire c'est qu'il s'agit d'attributs liés au phénomène de demande.

Paradoxalement, le premier mérite du modèle d'offre de J.-F. Goux, par rapport aux modèles de demande, est donc de mieux qualifier cette dernière. Il est vrai que le parti pris méthodologique, consistant à simuler une évaluation multicritère des zones de la part des promoteurs, élargit les possibilités de caractérisation de ces zones. Du reste l'intégration de critères supplémentaires dans le modèle de Lowry ne pose pas de problèmes insurmontables ; elle a été largement pratiquée dans d'innombrables modèles inspirés de celui-ci.

Entre les deux logiques on ne peut guère discerner celle qui donne les résultats les plus pertinents au plan statisti-

que : il faudrait pour cela multiplier sur les mêmes ensembles urbains des expérimentations concurrentes. Mais il faut bien observer que dans les deux cas on retrouverait sensiblement les mêmes variables explicatives qui déterminent une discrimination des zones de l'espace et ainsi orientent le processus de localisation. Il y a donc fort à parier que l'on obtiendrait des degrés de pertinence statistique équivalents dans des tentatives concurrentes de modélisation.

Ce qui reste alors réellement de différence se situe au niveau de l'interprétation et des options doctrinales qui la fondent. Dans la mise en œuvre d'un modèle de localisation, sur la base des mêmes observations empiriques et de caractéristiques de zones sensiblement identiques, on dira dans un cas que le modèle décrit le fonctionnement d'un marché et dans l'autre qu'il rend compte du comportement des promoteurs.

Dans notre quête d'une interprétation de la ville en termes de sous-systèmes, et plus particulièrement dans notre effort de compréhension du sous-système de localisation, il n'est pas certain que cette querelle doctrinale soit importante. Nous tirerons en conclusion de ce chapitre quelques leçons de ces différentes investigations théoriques et nous pourrons alors le vérifier.

Mais il est un point commun aux différentes formes de modèles de localisation : c'est une grande insuffisance sur le phénomène de ségrégation spatiale. En effet les catégories qui caractérisent le système de localisation dans les modèles sont en général fonctionnelles. On distinguera les

résidences, des locaux nécessaires aux différentes activités, des espaces verts, etc. Mais est-ce que, par là, toutes les caractéristiques essentielles du système de localisation sont déterminées ? Certainement pas car les notions de nombre de résidents, de nombre de logements ou de mètres carrés construits ne rendent pas compte de toutes les différenciations sociales que recouvrent ces notions, et surtout de l'inégale accessibilité des différentes catégories sociales aux différents endroits de la ville. Il ne s'agit pas seulement de savoir comment se transforme le système de localisation, mais aussi à qui profitent ou à qui peuvent nuire ses transformations.

La variable privilégiée par laquelle on peut aborder ce problème est naturellement celle des prix fonciers ou plus précisément de la rente foncière.

LA RENTE FONCIÈRE

La rente est un concept économique qui se définit toujours par différence. La rente foncière urbaine peut être ainsi définie par la différence entre le prix d'un terrain à bâtir et ce que l'on peut appeler son coût normal de production. Ce dernier peut être à son tour défini comme la somme de la valeur agricole du sol et des coûts de transformation d'une terre agricole en terrain à bâtir (aménagements de viabilité et taxes diverses).

Il est d'usage de distinguer trois phénomènes explicatifs de la rente : la rareté, la spéculation et la situation. On lie souvent à chacun de ces phénomènes une rente qui leur est

propre en dépit de la difficulté qu'il y a à les distinguer en tant que concepts mesurables. Mais il reste dans cette distinction un schéma explicatif de la rente qui a le mérite de bien supporter la confrontation avec l'analyse empirique des prix du sol. La rente de rareté, liée à la pénurie de terrains constructibles en regard des besoins, la rente d'anticipation, liée aux perspectives d'inflation foncière qui favorisent la rétention des terrains par les propriétaires et enfin la rente de situation sur laquelle nous reviendrons, sont en effet par nature difficilement séparables mais recoupent efficacement les facteurs que l'on peut corrélérer avec les variations de prix dans le temps et dans l'espace.

Ce type d'analyse recoupe tout aussi bien les travaux statistiques tendant à mettre en lumière certaines variables explicatives que les modèles de prix qui, par le formalisme mathématique, s'efforcent de préciser ces interdépendances. Il se trouve bien entendu une école marxiste, ou plutôt néo-marxiste, pour récuser les deux types de tentatives. « La construction théorique et l'accumulation empirique de corrélations semblent les deux pôles entre lesquels la recherche oscille indéfiniment »..., ironise C. Topalov (7). Et il est vrai que les analyses marxistes de la ville oscillent moins, car elles sont solidement ancrées à ce que Marx a pu écrire sur la rente (8).

La rente foncière agricole est interprétée dans cette analyse comme une appropriation, par le propriétaire foncier, d'une part de la plus-value produite par le travail

7. C. TOPALOV, *Le Capital, la Propriété foncière et l'État : formation des prix et utilisation du sol urbain*, Centre de sociologie urbaine, Paris, 1972.

8. K. MARX, *Le Capital*, livre III, chap. 10, 45 et 46.

de la terre. Elle se définit comme la combinaison de deux formes de rentes :

— la rente différentielle qui résulte de l'inégale productivité du travail en raison de caractéristiques propres du terrain (« rente différentielle 1 ») ou en raison du niveau du capital investi (« rente différentielle 2 ») ;

— la rente absolue correspond à un excédent qui existe même sur les plus mauvaises terres, qui par définition ne dégagent pas de rente différentielle : le propriétaire foncier peut néanmoins y prélever une rente qui est une différence entre la valeur sociale du produit agricole et son prix de production.

Marx reconnaît cependant une spécificité des terrains à bâtir, liée à leur rareté et leur caractère non reproductible. Il distingue alors pour ces terrains l'existence d'une « rente de monopole » qui ne dépend plus des conditions de la production comme les deux précédentes, mais des conditions du marché.

Dotés de ces instruments, plusieurs auteurs contemporains se sont efforcés de les adapter à la ville d'aujourd'hui. On peut ainsi voir dans la division sociale de l'espace une forme pour la ville de la fertilité différenciée des terrains, et donc le fondement d'une rente différentielle 1, ou encore dans les coefficients d'occupation des sols, qui limitent la densité de logement, le fondement d'une rente différentielle 2. Pour une étude moins caricaturale de ces efforts théoriques, on pourra consulter par exemple des auteurs comme A. Lipietz, J. Lojkine ou C. Topalov (9).

9. A. LIPIEZ, *Le Tribut foncier urbain*, Maspero, 1974. — J. LOJKINE, « Y a-t-il une rente foncière urbaine ? », *Espaces et sociétés*, n° 2, mars 1971. — C. TOPALOV, *Le Capital, la Propriété foncière et l'État...*, op. cit.

A confronter les deux écoles de pensées on constate une nouvelle fois l'évidence : les deux interprétations inconciliables de la société s'accommodent des mêmes observations empiriques. Mais elles ont cette fois en commun de reconnaître l'importance d'un phénomène de marché. La rente de monopole de Marx n'est pas incompatible avec les rentes de rareté ou d'anticipation et la rente différentielle 1 n'est pas si éloignée de la notion de rente de situation.

Quels qu'en soient les mystères, quant à sa formation et à ses modes d'appropriation, la rente foncière présente quelques grandes tendances qu'il n'est pas inutile de connaître pour éclairer le débat.

Il existe en effet des facteurs de variations du prix du sol qui sont maintenant bien connus. Ils seront évoqués ici selon une classification parmi d'autres et qui est proche de celle qu'a proposée J.-J. Granelle (10). Quatre catégories de facteurs seront ainsi distinguées.

Les facteurs d'environnement immédiat

On trouve aussi bien dans cette catégorie tout ce qui caractérise physiquement un terrain (taille, forme, relief, etc.) que tout ce qui concerne le paysage dans lequel il s'inscrit. Ce paysage doit être entendu dans son sens le plus large : le paysage physique avec son agrément ou son pittoresque a certes son prix, mais le paysage social est au

10. J.-J. GRANELLE, *La Valeur du sol urbain et la Propriété foncière*, Mouton, 1975.

moins aussi déterminant. La composition sociale ou ethnique des résidents d'un quartier et les types de commerces ou de services qui lui sont liés peuvent, à paysage physique équivalent, déterminer des variations considérables dans les prix.

Conséquence directe des contrastes de paysage social, le prix du sol est aussi le facteur fondamental qui perpétue ou même accentue ce contraste : la ségrégation sociale dans la ville est entretenue par les différences des prix fonciers alors qu'elle en constitue l'un des premiers facteurs. Ainsi observe-t-on depuis des siècles la reproduction du contraste bien connu entre l'est et l'ouest de Paris. Chaque ville a des traditions lointaines de quartiers « riches » et de quartiers « populaires », les prix fonciers ayant été les puissants gardiens de ces traditions.

Il est enfin un autre facteur important d'environnement immédiat : la densité d'occupation du sol. La possibilité de construire un grand nombre de logements sur une même surface valorise bien entendu le terrain. On sait bien par exemple que dans la préparation les Plans d'occupation des sols (P.O.S.) qui vont déterminer les densités maximales par des Coefficients d'occupation des sols (C.O.S.), l'enjeu principal est bien celui de la valorisation ou de la dévalorisation des terrains selon les coefficients qui leur seront affectés.

Cependant la densité n'est pas un facteur dont on peut facilement préciser le rôle, car les zones à forte densité sont peut-être denses parce que très recherchées.

La densité est alors tout autant un symptôme de

demande qu'un facteur de prix. Pour illustrer cette ambiguïté on peut rappeler que l'espace de la ville est en général d'autant plus dense que l'on se rapproche de son centre ; corrélativement les prix sont d'autant plus élevés. La difficulté est alors de distinguer les rôles respectifs de la densité et de la proximité du centre comme facteurs de prix. Cet exemple nous conduit précisément à une deuxième catégorie de facteurs.

Les facteurs d'accessibilité

La distance au centre de la ville est tout à la fois un facteur déterminant du prix du sol et la forme la plus simple d'un concept plus général que l'on peut appeler accessibilité. Considérons en effet les activités de la vie quotidienne. Certaines se déroulent le plus souvent au domicile, comme le repas du soir ou le fait de regarder la télévision. D'autres se déroulent le plus souvent hors du domicile, comme le travail, les achats ou les loisirs de type collectif. Ainsi pour la famille Dupont, il existe dans la ville un certain nombre de destinations auxquelles il faut bien se rendre parce que c'est nécessaire, comme les lieux de travail, et d'autres auxquelles l'on ne se rend que si l'on en trouve le temps. Toutes ces destinations engendrent ainsi des besoins plus ou moins impérieux de déplacement. La notion d'accessibilité exprime le degré de satisfaction de ces besoins. Si la famille Dupont trouve à sa porte toutes les destinations auxquelles chacun de ses membres est susceptible de se rendre, elle jouit d'une accessibilité maximum. Celle-ci sera au contraire très mauvaise si

chacune de ces destinations exige de longs déplacements (11).

ENCADRÉ 3.2 EFFETS EXTERNES OU EFFETS INTERNALISÉS DES INVESTISSEMENTS PUBLICS ?

S'il est vrai que l'accessibilité est un des facteurs déterminants des valeurs foncières, il s'ensuit que toute amélioration du système de transport, en particulier tout investissement de transport urbain, doit avoir des conséquences sur les prix du sol dans les zones qu'il favorise.

C'est en effet un très vieux débat que celui de savoir s'il convient oui ou non de tenir compte des plus-values foncières dans le calcul de rentabilité des investissements publics de transport. On peut le considérer aujourd'hui comme tranché par un argument technique et indépendamment de toute considération morale ou politique : il suffit d'observer que les calculs de rentabilité prennent en compte les gains de temps des usagers de l'investissement projeté et que les plus-values foncières ne sont jamais que des contreparties marchandes de ces gains de temps qu'il serait fâcheux de compter deux fois.

Ainsi exclues du calcul de rentabilité des investissements publics, les plus-values foncières ne cessent pas pour autant d'être réalisées consécutivement à la mise en service d'un

11. Au-delà de ces exemples simplistes la notion d'accessibilité a fait l'objet de réflexions théoriques approfondies ; on en trouvera une présentation succincte dans E. BLOY et alii, *Évaluer la politique des transports*, Éd. Economica, 1977.

investissement public. Le problème tient alors à la séquence des événements : une amélioration du système de transport, financée par la collectivité, entraîne des gains de temps pour les usagers de ce système. Il s'agit d'effets externes comme disent les économistes, c'est-à-dire d'effets qui ne donnent pas lieu à contrepartie financière. Lorsque dans un deuxième temps, les quartiers concernés par l'amélioration voient grimper leurs loyers et les valeurs foncières, l'effet s'accompagne d'une contrepartie financière : ce n'est plus un effet externe et l'on dit même qu'il est internalisé.

Pour la petite histoire, cette internalisation s'opère au profit des propriétaires des quartiers concernés alors que l'effort financier initial est collectif. D'autres formes d'internalisation pourraient être recherchées à un moment où les besoins de financement du système de transport urbain s'accroissent.

C'est donc bien à une forme particulière d'accessibilité que correspond la distance au centre, forme pertinente dès lors que se trouve concentré au centre de la ville la majeure partie des emplois et des « opportunités » de déplacement. La réalité des grandes agglomérations correspond à une diffusion spatiale des activités qui est cependant peu conforme à cette hypothèse.

La forte corrélation qui s'observe entre les prix du sol et la proximité du centre est aussi l'expression d'une dépendance déjà évoquée avec la densité de l'habitat. Si le rôle spécifique de la distance est alors bien difficile à isoler, la notion plus générale d'accessibilité se prête paradoxalement

mieux à cette séparation des rôles. Il est en effet fréquent que d'importantes améliorations du système de transport transforment le niveau d'accessibilité dont peuvent jouir certaines zones et que les variations de prix s'opèrent dans ces zones. Celles qui, par exemple, ont bénéficié de dessertes par le R.E.R. ont parfaitement illustré ce phénomène à Paris.

Il reste que considéré dans ses valeurs moyennes en fonction de la distance, le prix du sol présente dans l'espace une certaine régularité que traduit assez bien la figure 3.3. Elle reprend un schéma dû à R. Mayer (12) qui n'est contestable ni en son centre où s'observe le prix maximum, ni en périphérie où le prix est supérieur au prix des terrains agricoles augmenté des coûts de viabilisation. La différence correspond au niveau minimal de la rente urbaine, interprétée comme rente d'anticipation et rente de rareté par R. Mayer.

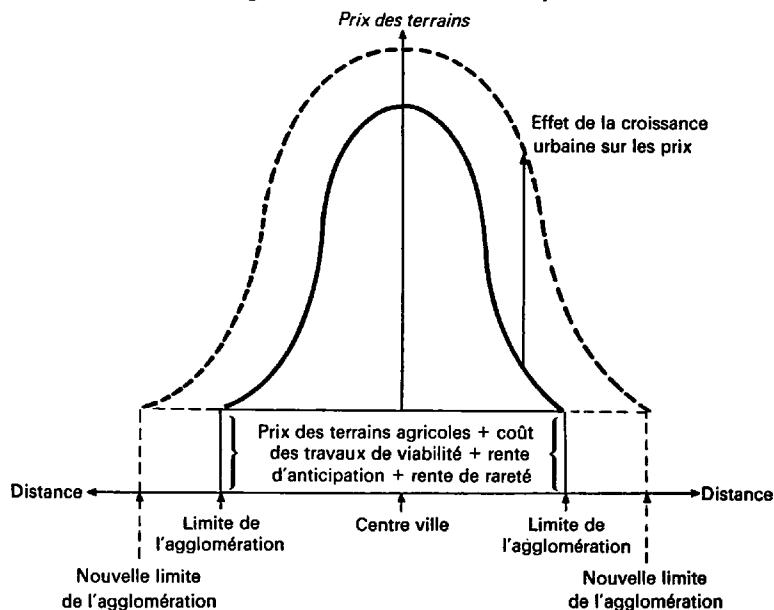
Les facteurs liés à la croissance urbaine

S'il est vrai que le prix du terrain à bâtir est fortement corrélé avec la taille de l'agglomération, la croissance de celle-ci peut avoir également des conséquences déterminantes. Ce phénomène est illustré par le schéma de la figure 3.3.

Il va de soi que cette représentation doit être entendue comme relative au prix moyen calculé à une même

12. R. MAYER, *Prix du sol et prix du temps*, ministère de la Construction, 1965.

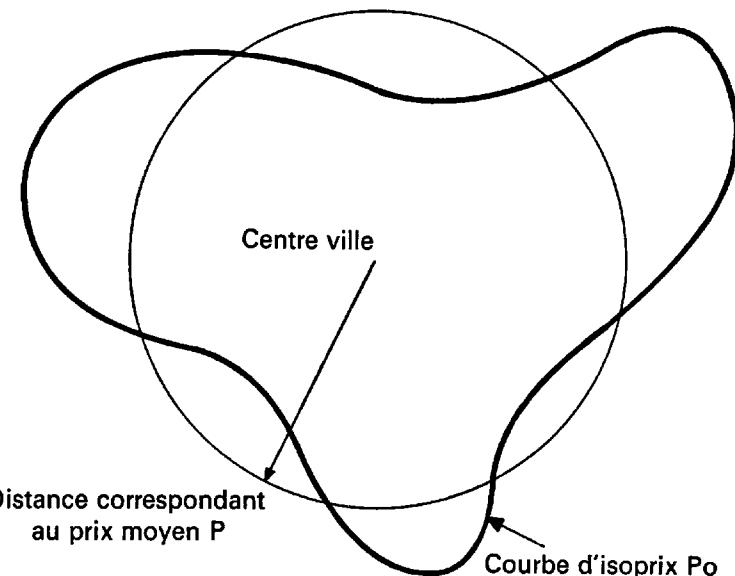
Fig. 3.3 Le schéma de R. Mayer.



distance du centre, sans exclure toutes sortes d'écart par rapport à cette valeur moyenne. Ainsi ce schéma qui suggère un phénomène concentré n'est en rien incompatible avec une courbe « d'isoprix » très irrégulière telle que représentée ci-contre par exemple. Cette irrégularité n'est rien d'autre que l'effet conjugué de tous les facteurs autres que la distance au centre dont tous ceux, bien entendu, qui ont déjà été évoqués.

Ainsi lorsque l'effet de la croissance urbaine va se développer, l'homothétie suggérée par le schéma de R. Mayer entre les courbes en trait plein et en pointillé n'a aucune raison de se vérifier dans les déformations des

Fig. 3.4 Ce que cachent les valeurs moyennes.



courbes d'isoprix. Telle amélioration localisée de l'accessibilité ou telle opération de rénovation peuvent provoquer une forte augmentation des prix dans les zones concernées et donc un brusque gonflement des courbes d'isoprix en cet endroit. A l'inverse, d'autres quartiers peuvent être peu à peu moins recherchés parce qu'ils auront mal vieilli en dépit d'une bonne situation par rapport au centre.

Les facteurs liés à la politique foncière

On peut distinguer trois leviers de la politique foncière dont les effets sur les prix sont plus ou moins directs :

1. Le contrôle de l'occupation du sol a pour principal instrument la contrainte réglementaire de densité que nous avons déjà évoquée parmi les facteurs d'environnement immédiat. Il existe en effet dans chaque pays une batterie de règlements d'urbanisme dont la mise en œuvre aboutit à un zonage qui détermine une destination privilégiée pour chaque parcelle de l'agglomération et qui prévoit des plafonds de densité lorsque cette destination est l'habitat. Cette politique d'urbanisme joue son rôle sur les prix comme nous l'avons précédemment indiqué.

2. La fiscalité foncière n'est évidemment pas neutre, au même titre que toute autre fiscalité, pour le système des prix. Comme tout impôt sur un capital il peut être perçu de deux manières :

— A la faveur de transaction, il peut être calculé *ad valorem* ou encore sur la plus-value réalisée. Dans ce dernier cas, mis en vigueur en France à la faveur de la loi sur les plus-values, son effet est ambigu : la taxe, dégressive avec la durée de détention du bien, en favorise la rétention par son propriétaire et contribue par conséquent à la rareté de l'offre. En outre quelles que soient les modalités, il y a systématiquement une tendance à répercuter sur le prix de vente la contribution liée à la transaction. Ce type de fiscalité favorise donc la hausse du prix des terrains dès l'instant que la demande solvable se perpétue.

— L'impôt sur la valeur foncière devrait avoir en théorie des effets contraires, car, perçu annuellement, il ne favorise ni la rétention ni la pression de la demande.

3. Le contrôle des prix des loyers ne peut être que d'un effet indirect mais cependant déterminant. Le blocage des loyers en 1914, libéré pour les seuls bâtiments neufs en 1948, a eu un effet considérable sur le processus d'urbanisation et bien entendu sur les valeurs foncières. Il est clair que tout le processus de valorisation du sol en a été affecté : la possibilité même d'investir sur l'emplacement d'un immeuble ancien est conditionnée par l'image sociale du quartier ainsi que nous l'avons plusieurs fois souligné. Figés dans leur état du début du siècle, d'innombrables quartiers anciens ont ainsi connu une lente dégradation qui s'est tout naturellement répercutee sur les valeurs foncières. Les suites lointaines de dispositions légales, fort légitimes au plan social, se concrétisèrent dans cette crise quantitative et qualitative du logement qui a marqué les années 1950 et 1960 et aggravé la ségrégation sociale urbaine.

Au total, le contrôle politique de la rente foncière demeure un problème non résolu tant il semble que le processus de formation des prix échappe aux instruments expérimentés jusqu'ici. Considéré dans son ensemble le système de localisation est-il mieux contrôlable ?

LE CONTRÔLE DU SYSTÈME DE LOCALISATION

Ce n'est pas un hasard si la plupart des manuels insistent sur la distinction qu'il convient de faire entre les termes d'urbanisme et d'urbanisation. Ce dernier renvoie au processus que nous nous sommes efforcés d'élucider dans ce chapitre. Le premier désigne la politique par laquelle ce

processus peut être maîtrisé. En prenant le parti de mieux comprendre la manière dont se forme et se transforme le système de localisation, nous avons pu déceler des facteurs déterminants à travers lesquels il est maintenant aisément d'apercevoir les possibilités d'intervention de la puissance publique.

Après avoir confronté les interprétations en termes d'offre et de demande de biens immobiliers, et après avoir précisé le rôle des prix du sol et leurs principaux déterminants, nous nous trouvons encombrés d'un grand nombre de facteurs dont les effets sur le système de localisation sont reconnus sinon bien connus. Il faut d'abord constater que la plupart de ces facteurs sont, pour l'urbaniste, de « l'existant », des caractéristiques durablement inscrites sur le sol ou dans les esprits : l'accessibilité aux emplois ou aux quartiers animés de la ville, le niveau des équipements collectifs environnants, l'agrément ou la tradition résidentielle, l'importance du sol disponible, sont autant d'attributs locaux qui ne peuvent être modifiés volontairement que dans la durée ou par des opérations « lourdes ».

Dans l'espace déjà conquis par la ville, l'urbanisme n'a pas en réalité pour objet la maîtrise du système de localisation mais une sorte de contrôle limité visant à empêcher les anomalies les plus flagrantes. Le contrôle du foncier et en particulier de son prix est difficile avec les seuls instruments classiques du « zonage » ou de la fiscalité. C'est la raison pour laquelle des modalités spéciales ont été prévues aux fins d'une maîtrise convenable du processus, et même de sa stimulation, dans les cas où l'intervention est impérieuse.

ENCADRÉ 3.3

LE CONTRÔLE DE L'OCCUPATION DU SOL

Z.A.C., C.O.S., Z.I.F., Z.A.D... L'imagination du législateur de l'urbanisme vaut bien celle des auteurs de bandes dessinées à la recherche d'onomatopées inédites. Il s'agit en fait des instruments dont dispose la puissance publique pour maîtriser le processus de localisation. Les principaux sigles doivent pouvoir être identifiés.

- *Un S.D.A.U. (Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme) est pris à l'initiative du préfet après une élaboration par les administrations concernées, tout particulièrement par la Direction départementale de l'Équipement, et après consultation des élus municipaux de la zone couverte par le schéma. Bien qu'il détermine les options d'aménagement à long terme, le S.D.A.U. n'est pas opposable aux particuliers. Cependant il est pris en compte lors de décisions concernant les P.O.S., les Z.A.C., les grands travaux ou des acquisitions foncières. Il est en principe obligatoire pour les agglomérations de plus de 10 000 habitants.*

- *Un P.O.S. (Plan d'occupation des sols) est établi d'une manière proche de celle du S.D.A.U., complétée toutefois d'une enquête publique et de clauses de protection en cas d'opposition d'une ou plusieurs communes concernées. Il détermine l'affectation des sols : les zones à urbaniser de différents types, les zones industrielles, les zones à urbanisation différée, les zones protégées (agricoles, dotées de sites particuliers...), les tracés et caractéristiques des voies de communication, les ouvrages publics, etc.*

● *Le C.O.S. (Coefficient d'occupation des sols) est un des paramètres importants d'un P.O.S. puisqu'il délimite la densité de construction sur un périmètre déterminé.*

● *Le P.L.D. (Plafond légal de densité) est une sorte de C.O.S. qui peut être transgressé. Il se définit dans les mêmes unités mais il est indépendant du C.O.S. : il est fixé par la loi à 1,5 à Paris et à 1 dans le reste de la France. Le droit de construire au-delà du P.L.D. s'achète : le constructeur doit verser à la collectivité une somme égale à la valeur d'un terrain dont l'acquisition serait nécessaire pour que la construction respecte le plafond. C'est une sorte de collectivisation de la dimension verticale de l'espace qui peut donner lieu à une « revente » aux particuliers.*

● *Une Z.A.D. (Zone d'aménagement différé) est instituée pour lutter contre la spéculation foncière dans des conditions institutionnelles comparables à celles de l'établissement d'un P.O.S. La création d'une Z.A.D. est en général liée à des projets de rénovation ou de création de zones urbaines, de villes nouvelles ou de stations de tourisme. Elle confère un droit de préemption à des collectivités publiques ou à des organismes responsables des opérations projetées : société d'économie mixte, établissement public, etc. Tout propriétaire est alors tenu de vendre son bien au titulaire du droit de préemption à moins que ce dernier y renonce. Si le prix n'en est pas convenu à l'amiable, il est fixé par le juge d'expropriation.*

● *Une Z.I.F. (Zone d'intervention foncière) confère également un droit de préemption à la commune ou à un établissement public regroupant plusieurs communes, mais*

elle concerne un milieu déjà urbanisé et elle est plus particulièrement adaptée à des opérations immédiates à caractère social : création d'espaces verts, construction de logements sociaux ou d'équipements collectifs, rénovation de quartiers, etc.

● *Une Z.A.C. (Zone d'aménagement concerté) est créée lorsqu'un organisme compétent en matière d'urbanisme décide de réaliser ou de faire réaliser un ensemble de constructions d'habitations, de commerces, de services ou d'industries, ou d'équipements collectifs publics ou privés. L'organisme compétent peut alors acquérir les terrains nécessaires, puis les céder ou les concéder à un utilisateur. Ce n'est plus dans ce cas un droit de préemption mais un droit d'expropriation qui s'exerce.*

● *Le P.A.Z. (Plan d'aménagement de zone) correspond à la transformation éventuelle d'un P.O.S. au sein d'une Z.A.C. Cette dernière s'inscrit dans les zones d'urbanisation délimitées par un P.O.S. si celui-ci existe déjà. La création de la Z.A.C. peut alors soit prévoir le maintien des dispositions du P.O.S., soit créer un P.A.Z. qui alors se substitue au P.O.S.*

Et voilà comment, par la maîtrise d'un vocabulaire de moins de dix mots, on peut affecter de parler une langue étrangère, celle des urbanistes.

Par exemple les opérations de rénovation urbaine, déclenchées en principe à l'initiative de la commune, sont maîtrisées par un organisme unique, public ou privé : administration communale, société d'économie mixte,

association syndicale de propriétaire, etc. L'organisme, ainsi chargé de l'opération, doit assurer d'une manière coordonnée des démolitions d'immeubles, la mise en état des sols, la restauration des immeubles conservés, la réinstallation des occupants... Tout cela n'est évidemment possible qu'à la condition qu'il dispose de pouvoirs très exceptionnels dans le périmètre de l'opération, telle la possibilité de se porter acquéreur de tout terrain mis en vente dès l'instant qu'il est officiellement désigné comme réservé. Le terrain ou l'immeuble est alors acquis à un prix fixé à l'amiable et à défaut par un juge d'expropriation. Cette intervention sur le marché du foncier ou de l'immobilier illustre parfaitement la difficulté que rencontre la puissance publique à maîtriser le jeu des acteurs au point de devoir se substituer à quelques-uns d'entre eux pour que se réalise un projet d'urbanisme particulier.

On est en droit de penser que le contrôle du processus est plus aisé dans les espaces non encore ou faiblement urbanisés. En effet le zonage et la détermination des coefficients d'occupation des sols permettent de modeler très fortement l'extension de la ville. A considérer le système de localisation dans sa seule matérialité, on peut certainement affirmer qu'il est, dans les espaces périphériques, bien contrôlé, ce qui signifie qu'une part des dysfonctionnements qui peuvent s'y observer est imputable au pouvoir urbanistique qui s'est mal exercé, mais une part seulement.

Tout n'est pas inscrit en effet dans la division fonctionnelle de l'espace qui peut s'opérer sous un contrôle plus ou

moins judicieux. Une division sociale de l'espace s'y ajoute, très largement déterminée par des prix du foncier bien difficilement contrôlables, mais aussi par des images sociales des différents quartiers qui s'avèrent tout aussi déterminantes. Images sociales et prix sont bien sûr liés ainsi que nous l'avons observé, mais les premières qualifient un quartier, y compris un quartier en gestation, d'une manière certainement plus durable que les prix, c'est-à-dire plus déterminante dans le processus de localisation. Ainsi que l'a écrit Walter Firey (13), « la coutume, les attitudes morales et les tabous, les valeurs ancrées dans la société, exercent une influence directe sur le mode d'utilisation du sol. Le sol n'est sans doute pas seulement un moyen de production mais aussi un symbole. Les gens ne choisissent pas leur localisation seulement en fonction de considérations de marché mais aussi en réponse à des valeurs sociales ». Cette valorisation sociale de l'espace constitue du reste la thèse centrale de l'ouvrage de Maurice Halwachs publié au début du siècle (14). Celui-ci voyait déjà dans la valeur du sol et compte tenu de la spécificité de chaque terrain une « valeur d'opinion ».

L'observation faite pour la ville de Boston par W. Firey est bien entendu valable pour tous les espaces urbains dans lesquels la localisation fait l'objet de mécanismes de marché. Au-delà des efforts de l'urbaniste, les classes sociales se retrouveront à quelques infractions près dans

13. Cité par P. H. DERYCKE dans *Économie et planification urbaine*, op. cit., p. 29.

14. M. HALWACHS, *Les Expropriations et le Prix des terrains à Paris, 1860-1900*, Cornely, Paris, 1909.

les quartiers dont l'image leur est en quelque sorte prédestinée. C'est aussi en fonction de cette image sociale que se localiseront les activités de détail, à la recherche des aires de marché qui leur sont propres, renforçant ainsi la spécificité du quartier.

Hormis donc les opérations spécifiques, mettant en œuvre des moyens juridiques particuliers, le contrôle du système de localisation reste problématique. C'est qu'il s'agit bien d'un sous-système de la ville avec sa cohérence et sa logique propre de transformation. Celle-ci révèle en somme deux facteurs essentiels : l'accessibilité de chaque quartier qui renvoie au sous-système de transport (chapitre 4) et l'image sociale de chaque zone qui renvoie au sous-système de pratiques et relations sociales (chapitre 5).

Les déplacements de personnes

Une ville en plein jour, vide de tout être vivant, des magasins ouverts, des véhicules figés dans la rue. C'est l'image classique du film de science-fiction d'une ville tuée sans être détruite, par quelque apocalypse « propre ». Cette matérialité immobile, privée des activités et des déplacements de ceux qui l'animent, c'est le cadavre de la ville, que le scénariste lui redonne vie et c'est l'image du mouvement qui en est le signe.

Les déplacements des biens, comme ceux des personnes, sont bien entendu essentiels à la vie urbaine. Cependant nous ne nous étendrons guère sur les premiers qui ne jouent pas un grand rôle dans la manière dont nous nous efforçons de comprendre la socio-économie de la ville. Au demeurant, le transport de personnes est beaucoup plus fortement marqué par des dysfonctionnements qui méritent quelque attention. C'est donc la seule mobilité des personnes que nous étudierons dans ce chapitre. Encore l'entendrons-nous au sens strict des déplacements quotidiens et non d'une mobilité plus générale (mobilité résidentielle, mobilité dans le travail, etc.) qui nous

renverrait aux autres systèmes constitutifs de l'espace urbain.

Dans un premier temps, nous nous efforcerons de caractériser la mobilité et ce que l'on pourrait appeler ses tendances lourdes. Nous aborderons également quelques aspects de l'articulation entre le système de déplacement et les systèmes de localisation et d'activité. Cela nous permettra de montrer comment les évolutions respectives de ses systèmes et leurs conséquences réciproques aboutissent à des situations pathologiques et contradictoires, et d'évoquer les débats sur la meilleure manière de lever ces contradictions.

LES GRANDS TRAITS DU PHÉNOMÈNE DE MOBILITÉ

La notion de déplacement correspond à l'unité de base, au concept fondamental par lequel est très généralement étudié le phénomène de mobilité. Le déplacement d'une personne tel qu'il est relevé dans une « enquête ménage » par exemple est défini par :

- un lieu d'origine et un lieu de destination dont on peut notamment déduire la distance du déplacement ;
- les motifs pour lesquels la personne se trouve en chacun de ces lieux ;
- le mode de transport utilisé ;
- l'heure de départ et l'heure d'arrivée dont se déduit bien entendu la durée du déplacement.

ENCADRÉ 4.1

QU'EST-CE QU'UN DÉPLACEMENT ?

La définition d'un déplacement tel que nous l'avons présentée paraît simple : un lieu lié à un motif à l'origine, un lieu lié à un motif à la destination, un mode de transport et accessoirement un horaire. Cette simplicité pose évidemment des problèmes dès l'instant qu'elle est confrontée à la complexité de la réalité. Monsieur X et Madame prennent ensemble leur voiture pour se rendre au travail. Monsieur dépose Madame devant l'arrêt du bus qui l'amènera à la porte du magasin où elle travaille, puis il se rend dans le quartier de son bureau où il est naturellement difficile de stationner. Il trouve une place à quelque trois cents mètres de son lieu de travail qu'il atteint bien entendu à pied. Les deux trajets domicile-travail que réalisent de cette manière chaque matin Monsieur et Madame correspondent en réalité à plus de deux déplacements si l'on se réfère à la définition ci-dessus.

Madame en réalise deux : un déplacement domicile-arrêt de bus en voiture puis un déplacement arrêt de bus-travail effectué bien entendu en transport en commun.

Monsieur en réalise trois : un déplacement domicile-arrêt de bus dont le motif est un service rendu à sa passagère, un déplacement arrêt de bus-place de stationnement et enfin un déplacement terminal qu'il effectue à pied.

Mais pourquoi alors ne pas considérer tous les déplace-

ments terminaux de Monsieur et de Madame ? Ce ne serait plus de cinq mais de huit déplacements que se composeraient les périples matinaux de notre couple. Le problème est bien entendu réglé par convention. L'Administration a choisi, en France, de ne pas recenser les transports terminaux. Monsieur, comme Madame, n'effectue donc officiellement que deux déplacements.

Il n'est donc pas si simple de donner de cette unité de mesure de la mobilité qu'est le déplacement une définition opératoire. C'est en réalité à travers les instructions qui sont données aux enquêteurs que se précise dans ses détails cette définition. Il est fort improbable que les enquêteurs soient instruits de la même manière à Minneapolis et à Hanovre. En France cependant les différentes enquêtes-ménages sont homogènes de ce point de vue dans la mesure où un organisme central, le CETUR (Centre d'étude des transports urbains) en assure la maîtrise technique. Dans le périmètre national les résultats de ces enquêtes mesurent donc à peu de choses près le même type de mobilité, mais au-delà, les comparaisons deviennent téméraires.

Réduite à cette expression simple, la mobilité peut être en premier lieu caractérisée par quelques ordres de grandeur.

Quelques ordres de grandeur

Depuis 1965, une trentaine d'enquêtes de déplacements ont été menées dans différentes villes de France, dont cinq pour la seule année 1976. Considérées selon une taille croissante, dans le tableau ci-dessous, les villes sont caractérisées par des mobilités sensiblement différentes. Cette diversité est une caractéristique du phénomène de mobilité : on ne consomme pas du déplacement avec la même régularité que la plupart des biens ou services. Nous observons par exemple une mobilité à Marseille de près de 40 % supérieure à celle de Lille. Imagine-t-on de pareilles différences pour de la consommation de viande ou de services de santé, entre deux agglomérations de taille semblables ?

TABLEAU 4.1
NOMBRE DE DÉPLACEMENTS JOURNALIERS PAR PERSONNE

Orléans	Nancy	Lille	Marseille	Lyon
3,47	3,13	2,68	3,67	3,45

Source : CETUR.

Pour mieux comprendre les variations de ces valeurs moyennes il est donc tout naturel d'examiner de quels types de déplacements elles se composent, à commencer

par les très grandes catégories de motifs. C'est en effet selon une classification très simplifiée que les motifs de déplacement sont distingués dans le tableau ci-dessous. Sous l'intitulé « travail » sont comptabilisés les déplacements domicile-travail fixe et les déplacements travail fixe-domicile. Par « autres motifs » sont entendus les déplacements domicile-autre motif et autre motif-domicile. Le terme « autre motif » recouvre aussi bien l'école ou l'université que les achats, les visites, les affaires, les loisirs, etc. Le terme « secondaire » désigne les déplacements non liés au domicile. Cette classification définie et fréquemment utilisée par le CETUR peut paraître très grossière mais elle est cependant pertinente en première instance et suffisante à notre propos.

TABLEAU 4.2

	Orléans	Nancy	Lille	Marseille	Lyon
Travail	0,78	0,71	0,67	0,57	0,72
Autres motifs...	2,05	1,88	1,65	2,41	2,16
Déplacements secondaires ...	0,63	0,49	0,35	0,68	0,56
Tous motifs	3,47	3,13	2,68	3,67	3,45

Source : CETUR.

En effet, ce tableau a le mérite d'affiner les différences de mobilité et de nous confirmer l'évidence. Si l'on exclut le cas de Marseille où l'on semble moins qu'ailleurs se rendre au travail... directement, les déplacements domi-

cile-travail marquent très peu de dispersion. Les écarts de mobilité globale se retrouvent intégralement dans les déplacements secondaires et dans les déplacements « autre motif ». Cela est parfaitement illustré par les cas les plus contrastés qui sont ceux de Lille et Marseille. Il s'avère donc que les différences sont liées à des motifs de déplacement vis-à-vis desquels l'usager n'est pas captif ou en tout cas moins captif qu'il ne l'est pour le trajet domicile-travail. Peut-on pour autant considérer le niveau de mobilité comme une sorte d'indicateur social chargé d'une connotation positive ? Il convient de creuser quelque peu cet « indicateur » avant de tenter de répondre à cette question. Nous avons choisi pour cela de préciser ses tendances historiques.

Les tendances historiques de la mobilité

L'un des avantages des cinq villes examinées jusqu'ici est qu'elles ont fait l'objet d'enquêtes-ménage de transport entre 1965 et 1968, c'est-à-dire d'environ dix ans antérieures aux enquêtes de 1976, que nous avons jusqu'ici utilisées. Cela permet bien entendu de procéder à quelques comparaisons intertemporelles qui donnent quelques idées des aspects dynamiques du phénomène. Ceux-ci sont dominés par deux tendances principales : l'augmentation de mobilité et l'usage croissant de l'automobile. C'est donc à l'aide d'un tableau qui cette fois distingue les déplacements selon le mode de transport, que nous examinerons de plus près ces résultats.

TABLEAU 4.3

**ÉVOLUTION DE LA MOBILITÉ ET DE LA RÉPARTITION
ENTRE MODES DE DÉPLACEMENT**

		Voiture particulière	Transports en commun	Deux-roues	Marche à pied	Tous modes
Orléans	1968	0,94	0,19	0,61	0,99	2,74
	1976	1,49	0,24	0,52	1,21	3,47
Nancy	1965	0,95	0,38	0,34	1,48	3,15
	1976	1,13	0,20	0,22	1,43	3,13
Lille	1965	0,70	0,21	0,48	1,10	2,48
	1976	1,13	0,40	0,32	1,02	2,68
Marseille	1966	0,75	0,40	0,15	1,80	3,10
	1976	1,21	0,35	0,19	1,91	3,67
Lyon	1965	0,65	0,48	0,23	1,24	2,60
	1976	1,30	0,39	0,19	1,57	3,45

Pour des raisons techniques liées au caractère encore expérimental des enquêtes réalisées en 1965, il convient de considérer avec prudence les valeurs des premières colonnes de Nancy, Lille et Lyon. Si ces chiffres sont incertains, ce n'est cependant pas au point de déformer les évolutions marquantes qui seules nous intéressent. Par exemple la légère infraction que présente Nancy à la tendance forte d'augmentation de la mobilité globale est parfaitement explicable par les incertitudes de la mesure, mais cette augmentation n'en est pas moins certaine. Ce changement de comportement en dix ans à peine, est même très impressionnant. Il est accompagné d'un déve-

loppement qui ne l'est pas moins, celui de l'automobile et de son usage : l'augmentation des déplacements en voiture particulière est au moins de 20 % (Nancy) et au mieux de 100 % (Lyon), ce qui n'est en rien surprenant puisque dans le même temps le parc automobile des ménages est passé de 7 à 14 millions de véhicules.

Il n'est pas sans intérêt d'observer comment les autres modes participent à cette évolution. Contrairement à une idée répandue, la marche à pied ne semble pas vouloir disparaître de notre civilisation urbaine et motorisée : si son poids relatif comme mode de transport diminue dans tous les cas, en valeur absolue on peut observer une augmentation des déplacements piétonniers lorsqu'il y a une croissance forte de la mobilité générale c'est-à-dire à Orléans, Marseille et Lyon. Par opposition, les deux-roues semblent connaître une assez nette désaffection, au même titre du reste que les transports en commun. Le tassemment de ces deux types de déplacement est évidemment plus net encore en part relative. Au total dans cette évolution dont nous examinerons un peu plus loin les conséquences, trois traits principaux méritent d'être soulignés :

- une mobilité globale en sensible augmentation ;
- une augmentation plus vive encore de la mobilité automobile dont le poids relatif va croissant au dépend des transports en commun et des deux-roues ;
- une certaine résistance, comme dirait un commentateur boursier, de la marche à pied.

A la question de savoir si le niveau de mobilité peut être considéré comme un indicateur significatif d'un progrès

social, ces comparaisons intertemporelles nous apportent deux éléments de réponse contradictoires : en premier lieu on peut observer que l'accroissement de mobilité s'inscrit dans une augmentation régulière du niveau de vie et, dans tous les cas, en résulte puisque pour l'essentiel cet accroissement est assuré par un usage croissant de l'automobile. Dans cette première interprétation, l'augmentation de mobilité se comprend comme la satisfaction d'un besoin autorisé par une augmentation régulière du revenu des ménages. L'autre réponse à la question consiste à observer que le recours de plus en plus important à la voiture a pour traduction concrète la généralisation des encombrements, qui entraînent à leur tour un attrait plus faible encore des modes de transports alternatifs, la pression d'une mobilité croissante n'étant que le résultat d'une ségrégation spatiale sans cesse aggravée.

Il n'est donc pas inutile pour instruire ce jugement de valeur de tenter de préciser les rapports qui peuvent exister entre la mobilité et certains des facteurs qui la déterminent.

Un déplacement consiste à se rendre d'un lieu à un autre pour une raison qui se situe dans une certaine organisation des activités de la journée, des pratiques et des relations sociales. De cette constatation très banale il ressort que le phénomène de mobilité s'inscrit bien dans l'imbrication des trois systèmes qui, dans notre hypothèse de travail, constituent la ville. Nous devons donc tout naturellement rechercher dans les caractéristiques spatiales et dans les

déterminants sociaux les facteurs qui modulent la mobilité dans son ampleur et dans sa nature.

Espace et mobilité

C'est selon des catégories grossières de l'espace que nous qualifierons ses liens avec la mobilité : d'une part nous distinguerons les cas du centre et de la périphérie, d'autre part nous préciserons le rôle de la distance parcourue dans la répartition modale. Nous ne reprenons pas pour cela les cinq villes qui ont jusqu'ici illustré notre propos car les données seraient trop nombreuses. Nous nous contenterons d'utiliser les résultats obtenus à Lyon en 1976, qui sont parfaitement représentatifs de l'ensemble.

TABLEAU 4.4
NOMBRE DE DÉPLACEMENTS JOURNALIERS PAR PERSONNE

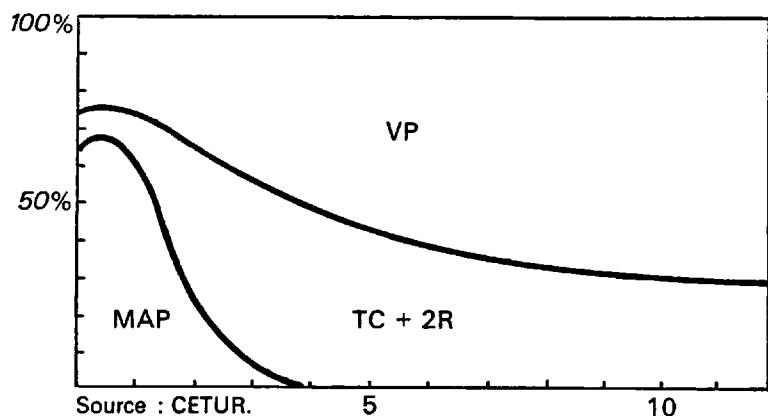
	Voiture	T.C.	Deux-roues	A pied	Tous modes
Centre.....	0,96	0,46	0,08	2,10	3,60
Périphérie ..	1,38	0,37	0,22	1,44	3,41

La mobilité est globalement supérieure au centre en raison de l'importance de la marche à pied, et chose peut-être plus surprenante, du plus grand rôle des transports en commun. Celui-ci s'explique bien entendu par un réseau

plus dense dans le centre, car dessiné selon la traditionnelle logique radiale. A l'inverse les deux-roues et surtout la voiture sont les modes privilégiés des « banlieusards ». Ici l'usage de la voiture apparaît bien comme une réponse ou en tout cas comme une condition permissive de l'extension lointaine des agglomérations selon la logique ségrégative classique d'emplois plutôt centraux et d'habitats toujours plus excentrés.

La répartition modale en fonction de la distance ne peut que confirmer cette interprétation. La marche à pied joue certes un rôle important mais sur quelques petits kilomètres seulement, au-delà c'est la voiture particulière qui prend une part prépondérante : près des trois quarts des déplacements de plus de cinq kilomètres.

Fig. 4.1 Répartition modale en fonction de la distance.
(cas de Lyon 1976)



Considérée ainsi dans son seul rapport à l'espace la mobilité, loin d'apparaître comme un indice de progrès social, s'interprète comme une rançon de la croissance urbaine qui s'accompagne, ou résulte d'un usage croissant de la voiture. Moins tributaire de celle-ci, l'habitant du centre a cependant une mobilité supérieure, en raison d'une meilleure offre de transport en commun et surtout de distances à parcourir compatibles avec ses capacités de piéton. Les facteurs sociaux de la mobilité confirment-ils cette appréciation ?

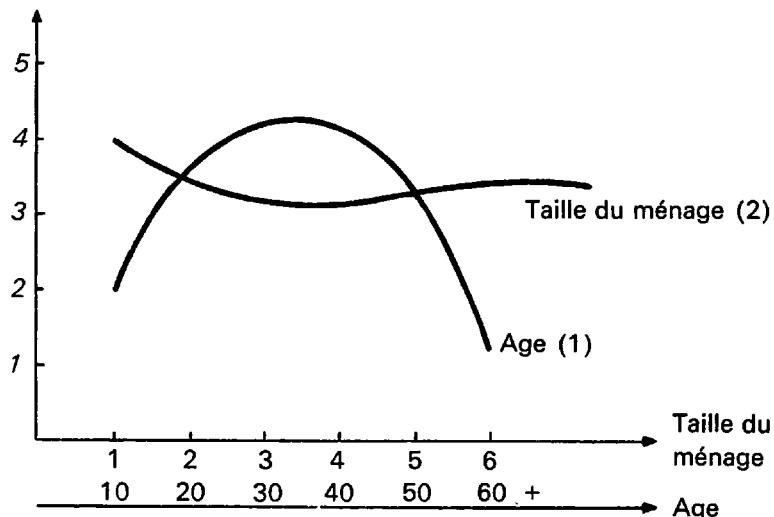
Facteurs sociaux et mobilité

Sous cet intitulé, on peut entendre en réalité deux sortes de facteurs : ceux qui relèvent, pourrait-on dire, de l'état civil et les facteurs plus strictement socio-économiques. Les premiers figurés ci-dessous sont l'âge et la taille du ménage ; ils recouvrent en les cachant les caractères combinés que sont les positions dans le ménage et dans le cycle de vie.

Au plan des caractéristiques socio-économiques, on peut prendre en considération divers facteurs pour lesquels il est aisément de mettre en évidence un effet très net sur la mobilité : le revenu du ménage ou la catégorie socio-professionnelle par exemple, mais il est un caractère qui statistiquement recouvre les précédents et dont l'effet n'est pas moins net, c'est le niveau d'instruction.

Ce critère qui recouvre à l'évidence des attributs combinés d'ordre économique, mais aussi culturel, nous suggère

Fig. 4.2 Mobilité et « état civil ».



(1) Reconstitué grossièrement d'après des données INSEE-DRE Ile de France.

(2) Source : l'agglomération lyonnaise et les transports, DDE du Rhône, Semaly.

**TABLEAU 4.5
MOBILITÉ ET NIVEAU D'INSTRUCTION**

	Nombre de déplacements	Déplacements motorisés	Marche à pied
Jamais à l'école ..	2,8	1,3	1,5
École primaire ..	3,2	1,3	1,9
École secondaire ..	4,0	2,3	1,7
Supérieur	4,6	3,2	1,4

Source : C.E.T.E. de Lyon.

une interprétation de la mobilité moins négative que l'analyse spatiale du précédent paragraphe : ceux qui ont les moyens d'assouvir leurs besoins de déplacement ne manquent pas de le faire et de même que l'on peut souhaiter que soient mieux répartis ces attributs que sont le revenu et la culture, on peut interpréter la soif de mobilité comme un désir légitime.

Qu'elle soit imposée par la propagation de la ville ou par ce désir légitime, l'augmentation de mobilité est une pulsion sociale qui ne saurait être éludée, d'autant que de cette pulsion naissent bien des difficultés.

LA MOBILITÉ PARALYSANTE

Ce n'est pas le goût du paradoxe qui justifie ce titre mais le fait que lorsque l'on examine dans sa globalité le système des déplacements dans la ville et son évolution, on aperçoit les blocages du système qui méritent que l'on s'y attarde car ils sont faits de nos encombrements quotidiens et peut-être de déboires futurs plus graves encore.

Un système dont l'autoréglage est défectueux

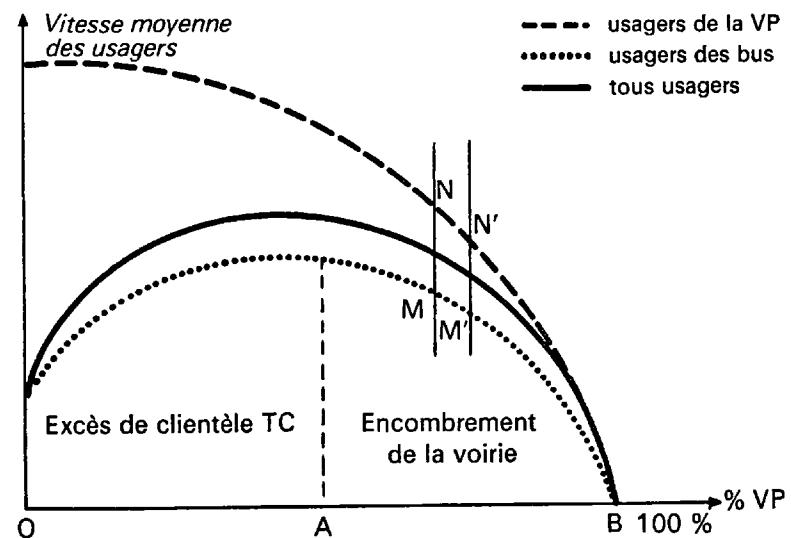
La croissance tendancielle de la mobilité, avec une inflation de l'usage de la voiture et une déflation des deux-roues et des transports en commun, a évidemment une conséquence essentielle sur l'occupation de l'espace, tout du moins de cette partie de l'espace constituée par la

voirie : l'usager de l'automobile est sensiblement plus gourmand en espace que les utilisateurs des deux-roues ou ceux des transports en commun. Il faut par exemple savoir qu'à Paris aux heures de pointe, 1 400 autobus assurent 37 % des déplacements motorisés en surface en occupant seulement 3 % de la chaussée en service. A la compétition entre modes correspond une compétition pour l'usage des espaces de voirie et c'est là que les véritables difficultés se situent. Pour en donner une image plus nette, nous nous tiendrons aux transferts voitures particulières-transports en commun, dont le graphique 4.3 prétend représenter le mécanisme.

Il représente les vitesses moyennes en fonction de la répartition modale, toutes choses étant égales par ailleurs, c'est-à-dire le niveau global de la demande de déplacements et les possibilités de la flotte d'autobus et de la voirie étant supposés constants. Les formes de ces courbes ne surprendront pas : sur la partie OA, l'utilisation de la voiture particulière est faible : il n'y a donc pas d'encombrement et l'augmentation du trafic automobile ne provoque pas encore d'importante diminution de la vitesse moyenne. Elle permet par contre de désengorger les autobus (et les files d'attente qu'ils ne manqueraient pas de susciter dans l'hypothèse où ils assureraient la totalité des déplacements). Au niveau A de répartition modale, on se trouve dans une situation optimale pour les transports en commun : l'excès de sa clientèle est résorbé par l'automobile mais pas au point de trop encombrer la voirie. C'est sur la zone AB que cet encombrement se

manifeste, le point B correspondant au pourcentage d'usagers de l'automobile à partir duquel l'encombrement est total et donc la vitesse nulle.

Fig. 4.3 Vitesse moyenne en fonction de la répartition modale.



Ces courbes constituent bien entendu une fiction théorique, mais qui n'est pas sans rapport avec la réalité dans la mesure où chaque situation concrète correspond effectivement à un moment donné à une position qui se situe quelque part entre A et B et dans la mesure où cette position est explicative de l'inéluctable cheminement vers le point B.

Imaginons en effet un usager des transports en commun

qui se trouve en M. Il subit les encombres et ressent bien que son autobus ne roule pas comme il pourrait rouler. Pire, il observe que les usagers de l'automobile vont plus vite et il aspire tout naturellement à se trouver lui aussi dans la situation N. Dès qu'il en aura la possibilité, muni d'un permis de conduire et d'un revenu suffisant, il prendra à son tour le volant et provoquera ainsi un accroissement des encombres, ou si l'on veut un déplacement, vers la droite de notre courbe, de la situation d'ensemble. Nous avons là un bel exemple de conflit entre satisfaction individuelle et satisfaction collective. Mais le plus tragique du mécanisme est qu'il porte en lui des facteurs d'aggravation : le déplacement vers la droite de MN en M'N' par exemple rend plus frustrante encore la situation de ceux qui, captifs de l'autobus, se retrouvent en M' et dont le désir d'accéder à la voiture individuelle sera accru.

Le développement de ce mécanisme se traduit rapidement par des symptômes clairs :

- la généralisation des encombres ;
- la réduction de la clientèle des transports en commun à ceux qui n'ont pas d'autre choix, c'est-à-dire à ses captifs ;
- le déficit de gestion croissant des transports en commun ;
- dans la phase ultime le dépérissement des tissus urbains les plus encombrés : le bidonville dans Manhattan.

Le symptôme du déficit des transports en commun urbains mérite que l'on s'y arrête car son examen valide

parfaitement la dynamique que nous avons tenté d'examiner et surtout permet de prendre la mesure de ce qui est certainement l'une des lésions malignes de nos sociétés industrielles et urbaines.

Les graphiques d'évaluation des coûts de fonctionnement et des subventions des transports publics urbains selon différents pays rendent assez bien compte de la situation de chacun d'eux par rapport à nos courbes de répartition modale : tous les pays semblent avoir franchi le point A. La chose semble récente pour l'Irlande, la Grèce et l'Espagne et c'est bien normal car cela suppose un niveau de développement compatible avec l'extension du parc automobile. Elle est récente aussi pour l'Australie et le Canada, pays de grands espaces et de villes jeunes où les voiries sont largement dimensionnées. Mais quelle que soit la situation de chacun, l'évolution observée dans chaque pays semble bien confirmer les symptômes du processus que nous avons décrit.

Ces observations suggèrent tout bonnement une issue inéluctable : la faillite des grandes villes, sanction économique de ce processus apparemment sans issue. Est-ce seulement une apparence ?

Les palliatifs

On peut aisément dresser la liste des médications illusoires en examinant un à un les déterminants de cette dynamique et la capacité de la société à les moduler.

La pulsion sociale que représente l'accroissement de

mobilité n'est pas contrôlable avant longtemps. Il n'y a pas en ce domaine plus de trace de *satiété* qu'il n'y en a en matière de consommation des biens ou services qui ne sont pas de première nécessité. Les seules possibilités de contrôle relèvent d'une maîtrise de l'espace, des localisations qui sont autant d'émetteurs ou de récepteurs de flux de transport. On peut imaginer un système de localisation, qui sans entamer le nombre des déplacements qu'il génère, suscite des déplacements plus courts. Que l'on se reporte alors à notre graphique qui lie la distance parcourue et le mode de transport : des déplacements plus courts nous ramènent dans la zone où la marche à pied prend le dessus sur l'usage de l'automobile et où celui-ci est de toute manière moins gourmand en espace puisque plus bref. Nous touchons là à l'éternelle utopie des urbanistes : la ville conçue de telle manière que chacun ait ce qu'il lui faut à sa porte. Elle est concevable, cette ville idéale, mais le problème n'est évidemment pas celui-ci pour des cités existantes, dont on ne peut changer que très lentement le système de localisation. Il ne faut pas confondre l'obstétrique urbaine et la gérontologie de la ville.

Le déclenchement et l'entretien du processus décrit au précédent paragraphe ont donc des racines sociologiques, sociétales si l'on veut, avec lesquelles il n'est plus temps de composer. Il reste alors les palliatifs qui repoussent ou modifient les hypothèses régissant ce processus. En particulier, l'hypothèse d'une surface de voirie constante ne tient pas compte des possibilités d'extension de la chaussée et de percement de quelques quartiers ; mais quand on sait

ce que représente déjà l'emprise urbaine de la voirie et que seules les augmentations massives de cette emprise pourraient apporter une modification durable des termes du problème, on aperçoit très vite les limites d'un tel effort, qui consiste plus à accompagner et à gérer le développement du processus qu'à l'infléchir véritablement. Nous avons du reste connu en France cette politique qui était celle de la ville adaptée à l'automobile et qui a eu le mérite d'être explicitée par ceux qui l'ont inspirée et conduite (1). Il est vrai qu'à l'époque le piège des transports en commun déficitaires n'était guère menaçant pour une économie nationale euphorique.

TABLEAU 4.6
**CONSOMMATION FONCIÈRE DES TRANSPORTS
 EN SURFACE
 RUE ET TROTTOIRS**

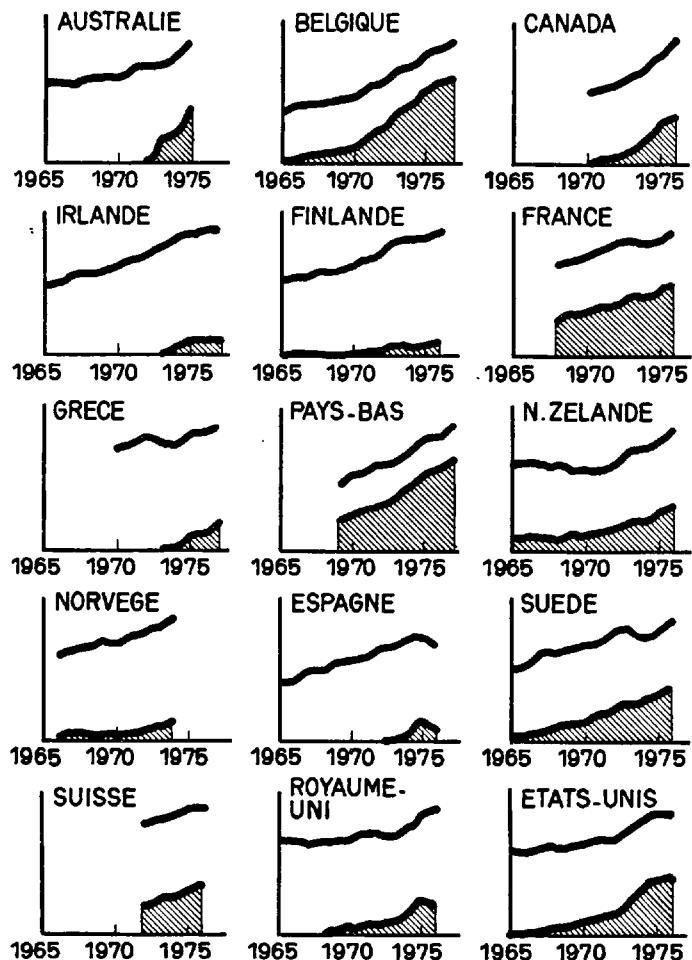
Villes	Superficie (km ²)	Rues et trottoirs (%)
Tokyo	96	18
Paris	87	24
New York (Manhattan)	59	35
Los Angeles ..	1 201	37

Source : O.C.D.E., *Les Transports urbains et l'environnement*, 1979, Rapport de base.

1. On peut se rapporter à cet égard à l'article exemplaire de M. POULIT : « La circulation urbaine », *Revue générale des routes*, n° 462, février 1971.

EVOLUTION DES COUTS DE FONCTIONNEMENT ET DES SUBVENTIONS POUR CHAQUE PAYS

Total des coûts de fonctionnement Exprimés tous deux par rapport aux prix et mesurés sur ordonnées dans les mêmes unités arbitraires
Total des subventions



Source: O.C.D.E. - C.E.M.T.

Figure 4.4

VARIATIONS D'UNE ANNEE SUR L'AUTRE DE L'OFFRE DE TRANSPORT SUR LES 30 PLUS IMPORTANTS RESEAUX FRANÇAIS

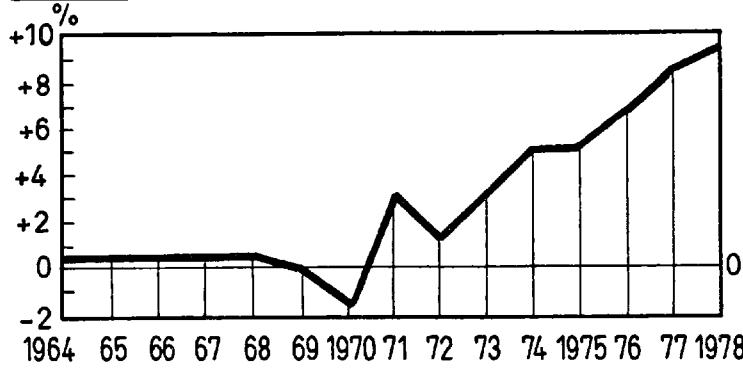


Figure 4.5

Source: CETUR

VARIATIONS D'UNE ANNEE SUR L'AUTRE DU TRAFIC SUR LES 30 PLUS IMPORTANTS RESEAUX FRANÇAIS

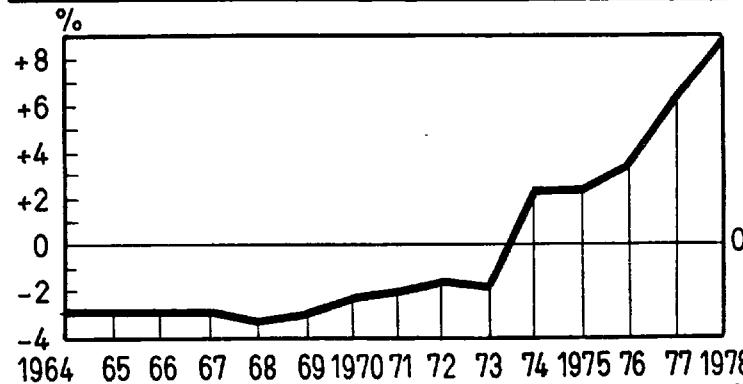


Figure 4.6

Source: CETUR

La volonté de briser le processus n'est certainement pas indépendante de la crise de l'énergie. On peut cependant avancer qu'en France elle l'a légèrement précédé ainsi que le démontre nettement le graphique (figure 4.5) de l'évolution depuis 1964 de l'offre de transport sur les 30 principaux réseaux français de transport en commun : l'effort thérapeutique a débuté avant la crise, mais celle-ci en a certainement favorisé les effets ainsi que le montre la figure 4.6.

Ces premiers résultats nous suggèrent quelques solutions, raisonnablement envisageables, au problème des transports urbains.

LE SAUVETAGE

En réalité, plusieurs modalités de sauvetage sont imaginables selon le contexte dans lequel s'inscrit une telle tentative. Il est nécessaire en effet de prendre en considération des facteurs économiques dont l'évolution incertaine ne sera pas sans effet sur les politiques du possible en matière de transport urbain. Trois grandes options peuvent alors être imaginées :

- une accélération des investissements de transport en commun,
- un nouvel usage du capital existant et en particulier un arbitrage autoritaire pour l'utilisation de la voirie,
- une politique diversifiée selon les spécificités de l'espace.

C'est en évoquant les conditions liées à chacune de ces éventualités que nous achèverons ce chapitre (2).

L'accroissement du « capital transport en commun »

Le précédent paragraphe nous a suggéré qu'il y a des limites financières à l'effort d'investissement en matière de transport en commun. On pourrait cependant imaginer que se développe, ces prochaines années, une relance par des investissements sélectifs. Ceux-ci seraient alors choisis en fonction de leurs effets équilibrants en particulier sur le commerce extérieur. A ce titre, l'investissement de transport en commun est réputé intéressant dans la mesure où il entraîne en principe des économies d'énergie.

Cet effet n'est pas aussi évident que cela si l'on tient compte de l'intégralité du bilan énergétique consécutif à une amélioration des transports en commun. Outre le transfert modal, il faut prendre en considération le trafic induit par cette amélioration et qui entraîne une consommation énergétique nette supplémentaire. Ainsi à la suite de la mise en service du métro de Lyon, sur 100 usagers, il s'en trouvait 11 qui avaient abandonné leur voiture particulière contre 24 qui, sans le métro, ne se seraient pas déplacés ou auraient effectué leur trajet à pied (3). Un bilan énergétique complet n'est pas, dans ces conditions,

2. Certains « scénarios » ont été présentés dans A. BONNAFOUS, « Financing urban capital maintenance and renewal », séminaire de l'O.C.D.E., Upsala, juin 1981.

3. Source : Société d'étude du métro de l'agglomération lyonnaise.

nécessairement aussi positif que le suggère le raisonnement intuitif.

Enfin se pose toujours le problème du coût du fonctionnement du capital ainsi accumulé qui, pour être couvert par les recettes, suppose des mesures complémentaires dissuadant l'usage de l'automobile. A défaut, la courbe d'évolution des subventions de fonctionnement ne peut être qu'explosive. A cet égard, nous pouvons nous référer aux analyses de F.V. Webster et P.H. Bly (4) qui démontrent de la manière la plus claire que, considérées globalement, les subventions n'ont pas permis d'agir efficacement sur la demande mais ont plutôt favorisé des diminutions de tarif et... des baisses de productivité. Ce bilan, qui est fondé sur des données du passé, suggère donc pour l'avenir un effort pour que soit mieux utilisé le capital accumulé.

Un autre usage du capital accumulé

Tout ce qui précède nous démontre qu'il est impératif d'orienter l'organisation des transports urbains vers des solutions de moindre coût. Jusqu'ici, les politiques pratiquées se sont caractérisées par des actions suscitant des processus « parétiens », c'est-à-dire des améliorations au bénéfice de certains usagers (ceux de l'automobile, puis ceux du transport en commun) qui ne nuisent pas aux

autres. La collectivité a dû pour cela consentir des efforts financiers qui ne sont pas compatibles avec les impératifs économiques des années 1980. Ce type de politique semble donc condamné. On ne peut lui substituer que des arbitrages contraignants : la voirie ne peut plus être livrée dans son intégralité à la compétition entre les voitures et les transports en commun. Des mesures systématiques de cloisonnement seront probablement nécessaires pour que ne s'aggrave pas le processus d'encombrement qui ne peut plus être jugulé par les moyens les plus populaires parce qu'ils sont les plus coûteux.

Dès lors qu'un cloisonnement généralisé de la voirie serait socialement accepté, il serait certainement plus aisé de développer toutes sortes de mesures complémentaires, accentuant le caractère dissuasif de l'usage de l'automobile. Plus du tiers des déplacements en voiture particulière sont, en milieu urbain, des déplacements de moins de 3 kilomètres, c'est-à-dire substituables par la marche à pied. Il y a donc là des possibilités considérables dès l'instant que les trajets en automobile deviennent plus lents et plus coûteux. De même, en matière de deux-roues, peut-on imaginer un certain consentement social au développement des pistes cyclables dès lors que l'appropriation de la voirie par l'automobiliste est remise en question.

Il convient de noter que cette option politique n'est pas sans conséquence sur la structure de financement du système de transport : elle implique à l'évidence une augmentation de la part relative des frais d'entretien de la voirie, par opposition à l'investissement, ainsi que de la

4. F. V. WEBSTER, P. H. BLY, « Financement : action de subventions aux transports publics urbains », Séminaire 1979 O.C.D.E.-C.E.M.T., *op. cit.*

part relative des frais de fonctionnement du système de transport en commun.

Enfin, seules ces perspectives peuvent donner aux investissements lourds de transport en commun quelques chances d'être autre chose qu'une dépense coûteuse dans l'instant et ruineuse dans l'avenir.

Une politique diversifiée du capital transport

Le retour pur et simple à une politique d'accumulation du capital voirie est certainement exclu dans la mesure où d'autres facteurs comme la sensibilité aux nuisances et la crise énergétique sont censés s'inscrire à son débit.

Cependant, trois facteurs demeurent favorables à la voiture particulière :

— son usage concerne un secteur clé de l'économie dans les principaux pays occidentaux qui est le secteur de l'automobile (5). Le fait même que ce secteur soit en crise ne peut que donner plus de poids, dans l'avenir, à ce point de vue ;

— les transports en zone péri-urbaine ne peuvent être intégralement assurés par les transports en commun, en particulier dès l'instant que l'habitat est diffus ;

— le maintien d'un haut niveau d'usage de l'automobile est un moyen indirect de faire financer, pour une part, le

5. Sur les impacts sur l'économie d'un moindre usage de la voiture particulière on pourra consulter le rapport « Coût et avantages des véhicules à moteur », G. BOULADON in *Séminaire 1979 O.C.D.E.-C.E.M.T.*, op. cit.

système de transport par l'usager et de limiter ainsi les dépenses publiques.

Pour ces raisons, un scénario qui laisserait une large place à la voiture particulière, doit être pris en considération. Mais compte tenu de ce que nous savons du processus d'encombrement, il suppose un double effort coordonné, d'une part du maintien, voire d'amélioration des capacités de la voirie, d'autre part d'investissement sur les axes lourds de transport en commun en site propre.

Ainsi resurgit la principale difficulté qui est celle du financement de l'investissement et du fonctionnement du système. Cette option politique suppose à l'évidence que soient mises en place de *nouvelles modalités de financement*. Celles-ci peuvent être principalement recherchées dans la logique de l'internalisation des effets externes dont bénéficient certains agents. C'est dans cette logique qu'a été instauré en France le versement transport payé par les entreprises et qui est une taxe parafiscale calculée sur les salaires et affectée au système de transport en commun. C'est dans cette logique également que l'on pourrait concevoir une affectation semblable de taxes prélevées sur les plus-values foncières imputables à l'amélioration de l'offre de transport.

Enfin, une telle politique implique un effort particulier pour favoriser l'usage des transports en commun, à travers par exemple une tarification de type forfaitaire (à la semaine ou au mois) qui entraîne pour l'usager un tarif marginal nul. Cela nous indique qu'il ne faut certainement pas rechercher auprès de cet usager la solution au pro-

Le mode de vie urbain

blème de financement du capital transport qui est, dans ce scénario, particulièrement redoutable. Cela ne saurait surprendre puisque des trois options que nous avons examinées, cette dernière est la plus favorable à une augmentation soutenue de la mobilité.

A travers la diversité des situations concrètes, il se trouve certainement peu de cas qui soient adaptés convenablement à l'une des options que nous avons tenté de dégager. Mais tous ont certainement en commun de poser des problèmes d'équité et d'impliquer par conséquent une coordination cohérente des modes de transport urbain, qui ne peut être financée que dans une perspective redistributive.

Après l'étude de la localisation des activités et celle des déplacements dans la ville, il nous faut aborder le troisième sous-système que nous avons retenu comme particulièrement explicatif de l'ensemble urbain : les pratiques sociales de ses habitants. Nous parlerons à ce sujet de mode de vie urbain. Mais une telle expression soulève des difficultés telles de compréhension qu'il nous faudra fournir plus d'analyses que d'illustrations. Nous définirons d'abord le mode de vie urbain par la relation à l'espace-temps telle qu'elle est vécue dans ce milieu. Nous montrerons les difficultés d'analyse de l'articulation des acteurs sociaux sur cet espace-temps. Nous soulèverons la question des besoins des habitants de la ville, leur perception et leur moyen de réponse. Le mode de vie urbain nous apparaîtra alors comme politiques sociales, mouvements sociaux et réseaux de sociabilité.

NIVEAU DE VIE, GENRE DE VIE, MODE DE VIE

Les économistes parlent plus volontiers du niveau de vie que du mode de vie. Le niveau de vie est l'ensemble des

biens et services dont dispose une personne, un groupe social, la population d'un territoire. Mais la clarté du concept de niveau de vie est seulement apparente car des éléments qualitatifs y sont implicitement inclus. Jouant de l'opposition mesure/valeur, l'économiste Jean Fourastie distinguait dès 1949 dans son *Grand Espoir du xx^e siècle* entre le niveau de vie et le genre de vie. Estimation difficile car le niveau de vie est en dépendance étroite du genre de vie et ne peut être apprécié sans tenir compte de ce dernier qui dépend d'éléments sociaux (situation de classe, type de civilisation). Et le genre de vie lui-même est en dépendance étroite du niveau de vie : on sait en effet que lorsque le revenu s'élève ou se restreint, la structure des dépenses se modifie et donc le genre de vie. Aussi est-ce à juste titre que O. Cecconi récuse une telle distinction en montrant comment le niveau de vie contient à la fois des éléments mesurables et une norme, c'est-à-dire un pouvoir de vivre et un jugement de valeur sur le sens de la vie (1). Refuser que le clivage entre la mesure et la qualité puisse recouvrir l'opposition de l'économique et du social, c'est considérer l'économique comme du social orienté par le point de vue des coûts ainsi que par le rapport du couple fondamental besoin-rareté ; c'est aussi montrer que le niveau de vie déborde l'économie et relève à la fois d'une sociologie de l'action et d'une économie du développement ; c'est enfin tenter d'éviter l'opposition niveau de vie/genre de vie ramenée à celle du quantitatif et du qualitatif en faisant appel au concept de mode de vie.

1. Osiris CECCONI, « Le concept de niveau de vie dans la science économique », *Économie et Humanisme*, n° 202, novembre-décembre 1971, p. 60-77.

Mais un tel élargissement fait problème dans la mesure où un concept trop englobant risque de perdre toute valeur opératoire. Aussi importe-t-il de le préciser et de lui donner un contenu. Nous appellerons donc mode de vie, une certaine configuration des rapports entre des acteurs sociaux et leur espace/temps.

L'ESPACE/TEMPS DANS LA VILLE

L'espace ne peut être pensé indépendamment du temps. Louis Wirth, éminent représentant de l'école de Chicago dont l'influence a été décisive sur les recherches urbaines, le soulignait avec force en décrivant le phénomène urbain comme mode de vie : « Puisque la ville est le fruit d'une croissance plutôt que d'une création instantanée, écrivait-il, il faut s'attendre à ce que les influences qu'elle exerce sur les modes de vie ne soient pas à même d'effacer complètement les formes d'association humaine antérieurement dominantes. Par conséquent, notre vie sociale porte plus ou moins la marque d'une société traditionnelle antérieure, dont les formes caractéristiques d'implantation étaient la ferme, le manoir et le village » (2). Cette approche du rapport à l'espace consciente de la dimension de la temporalité ne doit pas nous empêcher à la suite de l'école de Chicago d'opposer deux types idéaux, la société

2. Louis WIRTH, « Urbanism as a way of life », *The American Journal of Sociology*, vol. 44, juillet 1938, traduit et présenté avec les autres textes significatifs de l'école de Chicago dans l'excellent ouvrage de Yves GRAFMEYER et Isaac JOSEPH, *L'École de Chicago, naissance de l'écologie urbaine*, Éditions du champ urbain, 1979, p. 253-254.

urbaine industrielle et la société rurale traditionnelle. Il s'agit, en effet, selon la formule de Wirth lui-même de « sélectionner les événements du phénomène urbain qui le désignent comme mode de vie distinctif d'un groupe humain » (2).

D'un schématisation contestable par l'analyse historique, le type idéal est un outil d'analyse précieux. Il va ici nous permettre de mettre en valeur le rapport à l'espace, la structure sociale et le modèle culturel. L'urbanisation va nous apparaître comme un processus dialectique entre une structure sociale développant ses modèles culturels à travers un rapport à l'espace et ce rapport à l'espace entretenant la structure sociale et ses modèles culturels (3). Caricaturale mais éclairante, l'opposition entre la société rurale traditionnelle et la société urbaine industrielle montre clairement les différences dans le rapport à l'espace.

LA SOCIÉTÉ RURALE

Considérée dans ses caractéristiques essentielles, la vie sociale dans la société rurale traditionnelle s'organise dans le cadre du village. Unité de petite dimension, le village permet la connaissance personnelle réciproque de ses habitants. Les liens et les contacts entre eux sont d'autant plus forts que le village doit s'organiser de manière

3. Inspiré de l'école de Chicago, ce thème est bien développé par Jean REMY et Liliane VOYE dans *La Ville et l'Urbanisation*, Duculot, 1974, p. 65-151.

largement autarcique et donc mettre en œuvre une multitude de fonctions diversifiées. Les exigences du travail agricole situant les villages en discontinuité spatiale les uns par rapport aux autres, il en résulte une perception spontanée de l'identité sociale du village et des différences qui le séparent des autres villages avec lesquels les contacts sont faibles. Le rapport à l'espace est ici fortement marqué par deux facteurs : la mobilité réduite des habitants et la taille des surfaces agricoles nécessaires pour nourrir le groupe, compte tenu du faible niveau de productivité des techniques employées. Ce type de rapport à l'espace exerce une importante détermination sur le mode de vie. Nous y voyons à l'œuvre des effets de pouvoir et des effets de représentation.

Le contrôle du système social s'exerce à travers les relations personnelles et la connaissance réciproque des habitants. Ce contrôle du groupe sur ses membres est particulièrement fort car il se réfère à des critères très personnalisés et très rigoureux mais il est accepté car il est valorisé par la culture du groupe. La multiplicité et l'intensité des relations personnelles n'excluent pas une stricte différenciation des strates sociales avec un leadership de nature polyfonctionnelle : en effet, celui qui exerce un pouvoir dans un domaine de la vie sociale considéré comme important tend généralement à détenir simultanément le pouvoir dans divers autres domaines (ex. : le châtelain, le curé, l'instituteur, le médecin...). Ce type de leadership tend à développer un contrôle social de type écologique : en effet, il repose sur la visibilité liée à la

proximité spatiale et à l'absence de mobilité. La mobilité est considérée comme une menace pour la cohésion du groupe et elle est réservée aux leaders qui exercent le monopole des relations avec l'extérieur.

Dans la société rurale traditionnelle, le système culturel se caractérise par le respect des valeurs traditionnelles. Ces valeurs se communiquent à partir des relations personnelles et se célèbrent dans ces temps forts de la vie collective que sont les fêtes. A l'autarcie économique et à la clôture sociale du village correspond une spécificité culturelle qui s'exprime dans des habitudes alimentaires et vestimentaires, dans les rites religieux, dans la manière de marquer le rythme des saisons et les événements de la vie. Ce modèle culturel aide à la cohésion du village dans une situation où le conflit interne est très redouté tant il menace l'existence du groupe. Ainsi l'effet de représentation et l'effet de pouvoir se prêtent-ils mutuellement appui.

LA SOCIÉTÉ URBAINE

Au type idéal de la société rurale traditionnelle s'oppose celui de la société urbaine industrielle. Certes, comme nous l'avons vu au chapitre premier, il ne faut pas identifier phénomène urbain et fait industriel : en effet, avant même l'émergence du capitalisme industriel et de la technologie moderne, il existait de véritables villes. Par ailleurs, se sont développées des zones industrielles qui n'étaient en rien des villes, ainsi les pays miniers. Mais

fidèle à la méthode qui consiste à opposer deux types idéaux, nous schématisons de façon outrancière afin de faire ressortir avec le maximum de clarté le rapport à l'espace caractéristique de la détermination du mode de vie.

Dans la société traditionnelle, il existe des centres urbains. Ces cités de la société traditionnelle se présentent comme des totalités physiques closes que symbolisent les murs d'enceinte. La campagne est nettement distincte de la ville. Celle-ci s'organise autour d'un centre où sont regroupés les pouvoirs et autour desquels existent des quartiers ayant une vie sociale propre et une population spécifique. Tout autre est la ville urbanisée de la société industrielle : l'occupation de l'espace obéit à une logique fonctionnelle et résidentielle induisant des effets de pouvoir et de représentation profondément différents.

Dans la ville urbanisée, une logique fonctionnelle préside à la localisation des équipements nécessaires à la vie de travail et à la vie hors travail, ainsi que s'est efforcée d'en rendre compte l'étude du système de localisation. L'implantation s'opère dans des espaces spécialisés. Ainsi le quartier change-t-il de sens. Espace autonome à l'intérieur duquel la population résidente trouve la possibilité de satisfaire l'essentiel de ses besoins et qui n'attire quasiment personne de l'extérieur, tel est le quartier de la ville traditionnelle. Avec la ville urbanisée, il devient un espace spécialisé où se rencontre tel ou tel type d'équipement : quartier commerçant où se multiplient magasins de détail de toutes natures et de toutes tailles, quartier de

loisirs où abondent cinémas et cafés, quartiers où se situent les écoles et les universités, les banques et les sociétés d'assurance, les hôpitaux généraux et les cliniques spécialisées, etc. Ainsi chaque quartier est-il caractérisé par une fonction dominante. Cette spécialisation fonctionnelle de l'espace détermine une hiérarchisation entre les différents quartiers d'une ville.

Dans la ville traditionnelle, le quartier apparaît comme une micro-société qui reflète les caractéristiques sociales de l'ensemble de la ville. Tout au contraire, une logique résidentielle de spécialisation préside à la répartition des populations dans la ville de la société industrielle : quartiers ouvriers, quartiers bourgeois, quartiers de fonctionnaires, quartiers d'étrangers, etc. Les choix de localisation des habitants dépendent de leur niveau de revenu et obéissent à des critères tels que l'accessibilité, l'agrément ou l'image sociale du quartier. S'ensuivent des effets de division sociale de l'espace qui se lisent facilement dans nos villes et dont la rente foncière est tout à la fois le signe et le facteur essentiel.

La société urbaine industrielle exige la mobilité. Étant donné la spécialisation des quartiers, la mobilité devient une condition d'adaptation et de participation à la vie urbaine : les activités de travail et de consommation entraînent plusieurs déplacements quotidiens. Mais au-delà de ces migrations quotidiennes s'imposent certains déplacements d'une ville à l'autre en fonction des spécialisations et des hiérarchisations. Ainsi les études supérieures provoquent-elles le départ de nombreux jeunes de

la ville de leur adolescence. Les nécessités de la vie familiale et professionnelle entraînent bien des déménagements.

Négative dans la société rurale traditionnelle, la mobilité devient positive dans la société urbaine industrielle. La participation au milieu urbain est fonction de la capacité de mobilité. Mais cette capacité est inégalement répartie : elle dépend de l'âge, de la santé, des ressources financières, des aptitudes culturelles. Les groupes sociaux défavorisés cherchent à fonder leur sécurité sur des relations de voisinage et s'appuient sur des réseaux de sociabilité liés à la proximité spatiale. Leur capacité de mobilité est donc réduite. Les groupes sociaux dominants ont au contraire une plus grande capacité de mobilité dans la mesure où ils produisent les nouveaux espaces et se les approprient.

La complexification des activités et la multiplication des fonctions dans la ville moderne donnent lieu à une diversification des strates sociales. À la structure sociale simple du village mettant face à face notables et villageois se substitue une population infiniment plus diversifiée sous un modèle majoritaire de classe moyenne. De ce fait, la ville offre des chances de mobilité sociale ascendante souvent liées à l'acquisition de certains diplômes d'écoles ou d'universités. Au pouvoir concentré du village vont se substituer des pouvoirs pluriels en fonction de la spécialisation fonctionnelle de la ville : pouvoir administratif, pouvoir des affaires, pouvoir médical, etc. Chaque groupe dominant s'efforce de maîtriser l'espace en fonction de ce

qu'il considère comme la meilleure efficacité d'accomplissement de la fonction spécifique dont il a la charge : plans des aménageurs, pressions des gestionnaires des grands équipements publics et privés, exigences des responsables des transports. L'arbitrage entre les revendications contradictoires de ces acteurs qui tiennent les premiers rôles fournit à la scène urbaine ses péripéties et ses orientations, même si celles-ci doivent parfois tenir compte de mouvements de la base et de revendications locales.

Ce nouveau rapport à l'espace modifie de façon majeure le mode de vie. La masse de population rassemblée dans les villes de la société industrielle et les exigences de mobilité qu'elles imposent à leurs habitants rendent impossible la connaissance réciproque. Suivant les moments de la journée et la nature des activités, des personnes différentes sont fréquentées dans des lieux différents. Cela entraîne plusieurs conséquences : les relations secondaires (c'est-à-dire fonctionnelles) se multiplient tandis que se réduisent les relations primaires (ou relations face à face, les seules qui existent dans le village ou le quartier de la ville traditionnelle); le contrôle écologique devient impossible, ce qui réduit le poids des contraintes familiales et la pression du milieu social ; les possibilités de choix de l'individu en sont étendues et valorisées en sorte qu'on a pu parler d'une instauration sociale de l'individu.

La multiplication des relations fonctionnelles développe les échanges économiques monétarisés du fait de la nécessité de rémunérer les nombreux services offerts dans

la ville de la société industrielle, alors qu'au village ces services étaient gratuits sur la base de l'appartenance à la communauté et des multiples échanges du type dons — contre-dons dont elle était le lieu. De même apparaît la dichotomie entre la vie privée et la vie publique, distinction tout à fait caractéristique du passage d'un milieu totalisant à un milieu fonctionnel. Premiers à vivre dans ces villes de la société industrielle, ce sont les Anglais qui ont inventé la *privacy*, c'est-à-dire la reconnaissance de cette zone d'autonomie qui donne à l'individu une capacité d'isolement et un élargissement de ses possibilités de choix. La logique sociale dominante a changé : on passe d'une logique de communion et d'harmonie dans la hiérarchie à une logique de différence et de compétition pour l'égalité. La valorisation du projet individuel et de l'autonomie de décision conduit à un relâchement des liens avec un groupe de type communauté. Par ailleurs, on s'habitue à comparer type d'emploi et niveau de revenu, qualité du logement et facilités d'accès aux équipements, loisirs et vacances. Avec cette habitude de comparaison, la société de consommation a su trouver un de ses ressorts les plus puissants (vous tardez sur les Jones) et les revendications sociales une matière toujours renouvelée.

La ville de la société industrielle réalise l'instauration sociale de l'individu. Avec ses multiples relations, il peut modeler le degré de fonctionnalité et d'affectivité de ses appartiances. Il s'intègre ainsi à un modèle culturel de type classe moyenne qui joue le rôle de représentation sociale dominante. Mais ce modèle est aussi un écran qui

cherche à voiler les différences de classes car les couches sociales supérieures ont des possibilités d'autonomie et d'intervention politique, économique et culturelle sans comparaison avec celles des couches sociales inférieures souvent vouées à la manipulation et parfois condamnées à l'isolement. La ville de la chance et des opportunités est aussi celle du hasard et des fatalités.

L'opposition de ces deux types idéaux que sont la société rurale traditionnelle et la société urbaine industrialisée caricature les rapports à l'espace, mais elle montre bien ce qui a changé dans leur logique profonde et dans leurs effets de pouvoir et de représentation. Elle permet ainsi de situer les aspirations de mode de vie qui se font jour : mouvements de résidents qui veulent améliorer leur cadre de vie, revendications d'usagers qui cherchent à modifier le fonctionnement du service public (transports, écoles), attachement de petits groupes à la restauration d'un quartier ancien ou à la modification de l'image d'un quartier traditionnel. Le mode de vie apparaît bien ainsi comme une certaine configuration des rapports entre des acteurs sociaux et un espace.

LE TEMPS VÉCU

Rapport à l'espace mais aussi rapport au temps. Le milieu urbain est enveloppé dans une temporalité qui l'inclut et le dépasse. C'est le temps des mouvements économiques actuellement marqué par la crise de l'économie mondiale, le redéploiement du capital, la nouvelle

division internationale du travail, l'instabilité monétaire. On pourrait montrer que le mode de vie urbain est ainsi marqué par la double crise du mode de consommation et du salariat. Evitons cependant de nous lancer dans cette analyse du temps de la crise dont les éléments sont très controversés et qui nous situe au niveau du temps de la durée historique qui, si elle traverse le mode de vie urbain, se déploie bien au-delà. Attachons-nous plutôt au temps vécu par les habitants des villes. Nous y retrouverons la crise de la société urbaine mais plus directement liée à la temporalité des acteurs.

Le temps vécu par les habitants des villes peut être articulé sur leur espace vécu et sur leur mobilité. Ainsi le temps vécu est-il partagé entre des activités comme le travail, les tâches ménagères, les besoins privés, les courses et achats, la vie sociale, les loisirs, les déplacements, le sommeil. Ces diverses activités se déroulent soit sur le lieu d'habitat, soit à proximité du domicile, soit sur le lieu de travail, soit sur une zone proche du lieu de travail ou dans d'autres quartiers de la ville. Elles donnent lieu à des déplacements successifs qui peuvent se faire à pied, en voiture particulière ou dans un transport en commun et elles sont le fait d'individus de sexe, d'âge et de catégories socio-professionnelles différents. Ceci peut faire l'objet d'investigations qui font apparaître comment se rythme le temps vécu des habitants des villes. Émergent avec force les grands rythmes du travail, des repas, de la télévision, du sommeil tandis que se manifestent au niveau de couches sociales et de catégories socio-professionnelles de

grandes dissemblances quant aux activités hors travail, aux modalités de réalisation des activités et à la mobilité qu'elles impliquent.

Là encore la spécificité du modèle vécu est indéniable. Durkheim l'avait déjà souligné, lorsque, bien avant l'école de Chicago, il s'efforçait de rendre compte du phénomène du suicide. Observant que sa fréquence variait avec les saisons et était d'autant plus forte que les journées étaient longues, mais devant s'en tenir à son postulat selon lequel un fait social ne peut trouver son origine que dans un autre fait social, il mettait en avant le rôle d'un jour social. Or dans la ville, le jour social était beaucoup moins dépendant du jour cosmique qu'il ne l'était dans la vie rurale fortement scandée à l'époque par le lever et le coucher du soleil. Il lui suffisait alors pour valider son hypothèse de vérifier cette différence dans les statistiques de suicide.

Cette référence au temps vécu et à l'espace vécu est une première tentative d'articulation des acteurs sociaux sur ces configurations de l'espace/temps que nous avons défini comme caractéristique du mode de vie. Elle saisit l'acteur à travers ses activités réalisées mais elle ne rend pas compte de tout un dynamisme social.

Le modèle de *l'homo aeconomicus* est ici tout à fait inadéquat : non seulement parce qu'il opère selon une psychologie utilitariste des plus sommaires mais surtout parce qu'il déploie ses activités dans un temps homogène, alors que nous venons de voir que ce temps était structuré et scandé selon des organisations et des rythmes caractéristiques de son milieu d'existence. Ainsi vaut-il la peine de

prendre en compte les tentatives des sociologues pour articuler de façon plus élaborée les acteurs sociaux sur leur environnement. Nous nous attacherons ici aux tentatives récentes de deux sociologues français qui éclairent de façon forte la complexité de cette articulation des acteurs sur leur espace/temps : il s'agit du concept de système d'action concret de Michel Crozier et de celui d'habitus de classe de Pierre Bourdieu. Nous retenons ces deux tentatives à titre d'illustration d'un mouvement de compréhension qui nous paraît significatif.

LE SYSTÈME D'ACTION CONCRET

Pour Michel Crozier (4), le jeu des acteurs est fonction d'un système d'action, mais la relation est réciproque puisque l'acteur ne saurait exister en dehors du système qui définit la liberté qui est la sienne et la rationalité qu'il peut utiliser dans son action, tandis que le système n'existe que par l'acteur qui seul peut le porter, lui donner vie et le changer. Cette relation réciproque désigne la marge d'indétermination de tout système lié à l'irréductible autonomie des individus. Michel Crozier ne croit pas à l'appropriation définitive et stable du pouvoir par un groupe. Pour lui, le pouvoir n'est pas un attribut, c'est une relation et cette relation est inséparable de l'interaction humaine. Cela explique la forte contingence du comporte-

4. Michel CROZIER et Ehrard FRIEDBERG, *L'acteur et le système. Les contraintes de l'action collective*, Le Seuil, Paris, 1977 (en particulier p. 246).

ment des acteurs sociaux. En faisant du pouvoir un attribut, on tend à surévaluer la rationalité du fonctionnement des institutions et à sous-évaluer la marge de liberté de l'acteur. Or en fait le comportement de l'acteur est fortement contingent : certes il dépend d'un contexte, des opportunités, des contraintes mais il est également indéterminé c'est-à-dire libre. Dans toute analyse de l'action, on voit des groupes apathiques (ils existent mais ne se mobilisent pas), des groupes stratégiques qui sont dynamiques et conquièrent places et influences, des groupes conservateurs qui défendent le statu quo qui les avantage ou dans lequel ils se sentent en sécurité, des groupes erratiques capables d'actions intermittentes. Le pouvoir qui n'est en rien un attribut des acteurs va se jouer dans une relation d'échange et de négociation entre acteurs sociaux ou entre groupes. Le pouvoir est donc un rapport de forces dont l'un peut retirer davantage que l'autre mais où également l'un n'est jamais totalement démunie par rapport à l'autre. Le pouvoir réside dans la marge de liberté dont dispose chacun des partenaires engagés dans une relation de pouvoir.

Avec une telle analyse du pouvoir et de la marge de liberté des acteurs sociaux, les espaces sociaux et les organisations ne peuvent être considérés comme un ensemble mécanique de rouages agencés et mis par une rationalité unique. C'est un univers de conflits dont l'état toujours instable résulte d'affrontements entre les rationalités contingentes, multiples et divergentes d'acteurs relativement libres, utilisant les sources de pouvoir à leur

disposition. Cela permet de parler d'un jeu des acteurs. Par le jeu est désigné un mécanisme concret grâce auquel les hommes structurent leurs relations de pouvoir et les régularisent tout en leur laissant et en se laissant leur liberté. Le jeu est l'instrument que les hommes ont élaboré pour régler leur coopération. C'est l'instrument essentiel de l'action organisée, c'est-à-dire de la conciliation de la liberté et de la contrainte.

L'acteur se réfère à un espace-temps comme à son environnement, mais il ne s'agit pas d'un environnement général (la totalité de l'espace et la totalité du temps !), il s'agit de l'environnement pertinent pour lui. Cela va inclure l'ensemble des acteurs sociaux dont les comportements conditionnent plus ou moins directement la capacité de l'univers social dans lequel il se situe. C'est l'espace/temps qui lui permet de fonctionner de façon satisfaisante et d'atteindre ses objectifs.

Pour Michel Crozier, l'acteur se définit par rapport à ce qu'il appelle un *système d'action concret*, c'est-à-dire « un ensemble humain » structuré qui coordonne les actions de ses participants par des mécanismes de jeux relativement stables et qui maintient sa structure, c'est-à-dire la stabilité de ses jeux et les rapports entre ceux-ci, par les mécanismes de régulation qui constituent d'autres jeux.

Par l'importance donnée au jeu des acteurs dans un système d'action concret et par la place faite à la connaissance du vécu des acteurs dans la méthode d'analyse, l'interprétation des phénomènes sociaux de Michel Crozier nous paraît éclairante pour l'étude des modes de vie.

Le milieu urbain en est un bon champ d'application : élaboration d'un P.O.S., mise en place d'un réseau de transport, par exemple.

L'HABITUS DE CLASSE

Pour analyser le jeu des acteurs et leur conférer une consistance au cœur de multiples déterminations structurales, Pierre Bourdieu va, quant à lui, chercher un vieux concept de la scolastique, celui « d'habitus ». Pour les scolastiques, l'habitus est la qualification acquise par l'intelligence ou la volonté humaine et qui l'oriente dans un certain sens. Les théologiens du Moyen Age se servaient de ce concept pour l'étude de la morale individuelle, c'est-à-dire des vertus et des vices. Pierre Bourdieu va le reprendre pour éclairer les pratiques des classes sociales et le mode de vie. Ainsi écrit-il, « les conditionnements associés à une classe particulière de conditions d'existence produisent des *habitus*, systèmes de *dispositions* durables et transposables, structures structurées prédisposées à fonctionner comme structures structurantes, c'est-à-dire en tant que principes générateurs et organisateurs de pratiques et de représentations qui peuvent être objectivement adaptées à leur but sans supposer la visée consciente de fins et la maîtrise expresse des opérations nécessaires pour les atteindre, objectivement "réglées" et "régulières" sans être en rien le produit de l'obéissance à des règles et, étant tout cela, collectivement

orchestrées sans être le produit de l'action organisatrice d'un chef d'orchestre » (5).

On voit ce que signifie pour Bourdieu l'introduction de ce concept d'habitus. D'une part, il s'agit d'échapper à un réalisme de la structure auquel conduit l'objectivisme lorsqu'il hypostasie les relations sociales en les traitant comme des réalités déjà constituées en dehors de l'histoire de l'individu et du groupe. D'autre part, il faut éviter de retomber dans le subjectivisme qui est totalement incapable de rendre compte des déterminations du monde social. Pour cela, écrit un Bourdieu vraiment porté sur le vocabulaire scolaire, « il faut revenir à la pratique, lieu de la dialectique de *l'opus operatum* et du *modus operandi*, des produits objectivés et des produits incorporés de la pratique historique, des structures et des habitus ».

L'habitus intègre le temps puisque s'acquérait dans le temps il est le produit de l'histoire mais en même temps il produit de l'histoire puisqu'il produit des pratiques individuelles et collectives, conformément aux schèmes engendrés par l'histoire. Ce concept cherche à dépasser l'opposition du déterminisme et de la liberté puisque considéré comme un système acquis de schèmes générateurs, il désigne la possibilité d'une production libre de pensées, de perceptions et d'actions. Mais cette possibilité s'exerce dans les limites historiques et sociales inhérentes aux conditions de cette production. L'habitus assure une liberté conditionnée et conditionnelle aussi éloignée d'une

5. Pierre BOURDIEU, *Le Sens pratique*, Éditions de Minuit, Paris, 1980, p. 88-89.

création d'imprévisible nouveauté que d'une simple reproduction mécanique des conditionnements initiaux.

Bourdieu note bien que l'habitus qualifie d'abord la pratique de l'individu, mais il s'efforce de le transposer en habitus de classe ou de groupe social. C'est dans cette transposition que va s'opérer le lien entre acteurs sociaux et mode de vie, ce que notre auteur appelle « l'espace des styles de vie ». Ainsi écrit-il, « l'habitus est... à la fois *principe générateur* de pratiques objectivement classables et *système de classement (principium divisionis)* de ces pratiques. C'est dans la relation entre les deux capacités qui définissent l'habitus, capacité de produire des pratiques et des œuvres classables, capacité de différencier et d'apprécier ces pratiques et ces produits (goût), que se constitue *le monde social représenté*, c'est-à-dire *l'espace des styles de vie* » (6).

Le mode de vie est ainsi un ensemble de pratiques et de représentations référés à des groupes sociaux ou à des classes sociales à la fois agissant et agis en fonction de leurs habitus. L'effort est laborieux mais il est intéressant pour tenter d'objectiver la subjectivité des acteurs sociaux sans toutefois la nier. Là encore le champ urbain offre un excellent terrain d'application avec la diversité des pratiques sociales de ses habitants.

Donner à l'acteur toute sa consistance d'acteur, ne pas le réduire à quelques pratiques observables, tenter de saisir la dynamique de son action collective, faire place à la

6. Pierre BOURDIEU, *La distinction. Critique sociale du jugement*, Éd. de Minuit, Paris, 1979, p. 190.

liberté de son jeu tout en s'efforçant de mettre à jour des logiques, telles sont les exigences et les difficultés de l'étude du mode de vie comme articulation des acteurs sur leur espace/temps. Et voilà qui nous ramène à un problème que beaucoup considèrent comme réglé et qui est en fait inéliminable, celui des besoins, d'autant plus inéliminable qu'il est vécu au niveau de l'enracinement local : le milieu de la ville ou du quartier.

LA QUESTION DES BESOINS

De nombreux spécialistes de sciences sociales tendent à évacuer le concept de besoin à cause de son caractère naturaliste ou insaisissable, normatif ou inopératoire. Mille fois rejeté il revient sans cesse. La question des besoins n'est-elle pas au cœur de celle du mode de vie ?

Les économistes qui ne veulent pas connaître les besoins au nom de la rationalité du consommateur et de l'analyse de la demande sont ceux-là même qui ont des difficultés à rendre compte en terme d'analyse économique des problèmes du mode de vie urbain. Illustrons ce point en citant une des figures de proue de l'école dite des nouveaux économistes, Jean-Jacques Rosa. Dans un chapitre d'un ouvrage collectif intitulé *Vrais et faux besoins*, il écrit : « L'apparente passion de notre société pour les objets est en fait tout à fait rationnelle. Le consommateur moderne est de plus en plus équipé et a de moins en moins de temps à consacrer à l'utilisation de chaque objet. Cette réalité inéluctable vient de ce que le temps mis à la disposition de

chacun n'est plus susceptible d'être beaucoup allongé. La plupart des traits que déplorent les critiques de la société de consommation proviennent de cette rareté du temps et non d'une dégradation morale ou d'un complot des producteurs » (7). En fait, cette rationalité du consommateur est tout à fait douteuse, même en y incluant le calcul de la valeur du temps. La démonstration en a été faite à propos du transport par Jean-Pierre Dupuy et Jean Robert grâce au calcul du temps généralisé de différents moyens de transports. On sait que le temps généralisé est la somme du temps effectif de déplacement y compris le temps passé à travailler pour obtenir les ressources nécessaires à l'accès au moyen de transport (lequel variera selon le niveau de rémunération). Le calcul fait par les auteurs sur l'année 1967 concernant trois modèles de voiture et la bicyclette pour quatre catégories socio-professionnelles donne les résultats (voir tableau page suivante).

Si l'on veut bien passer outre à la simplification qu'impose la notion de temps généralisé qui n'est qu'un temps durée, ces résultats jettent un soupçon sur la rationalité individuelle du consommateur. Mais surtout ils invalident la rationalité sociale du système de transport. La satisfaction des besoins de transport dans les villes demeure une opération à laquelle répond fort mal la rationalité du marché, à laquelle s'efforcent de répondre les responsables politiques et économiques des systèmes de transport, comme nous l'avons vu au chapitre précédent, à laquelle

des procédures d'expression des habitants sur leurs propres besoins — dont certaines ont été expérimentées et dont beaucoup sont encore à trouver — pourraient répondre. Ainsi tel comité de quartier a pu, à Lyon, influer sur la création et le parcours de telle ligne de bus.

VITESSE GÉNÉRALISÉE EN KM/HEURE (8)

Catégories socio-professionnelles	Bicyclette	Citroën 2 CV	Simca 1300	Citroën D.S. 21
Cadre supérieur à Paris	14	14	14	12
Employé de ville moyenne	13	12	10	8
O.S. de ville moyenne	13	10	8	6
Salarié agricole de commune rurale	12	8	6	4

Le rejet du concept de besoin vient aussi d'un autre bord. Si, comme critique du capitalisme et théoricien de l'autogestion, Pierre Rosanvallon approuve la mise en cause du capitalisme qui est faite à partir de l'analyse des besoins, il veut éliminer cette notion à cause, dit-il, de ses ambiguïtés. Ainsi, pour lui, la critique de l'actuel système des besoins se ramène aux trois points suivants :

— les inégalités de la demande solvable, c'est-à-dire la critique de l'exploitation et de la hiérarchie des revenus ;

7. Jean-Jacques ROSA et F. AFTALION, *L'économie retrouvée : vieilles critiques et nouvelles analyses*, Economica, 1977.

8. Jean-Pierre DUPUY et Jean ROBERT, *La Trahison de l'opulence*, P.U.F., 1976, p. 40-42.

- le modèle de développement, c'est-à-dire la critique de la marchandise et des secteurs de développement ;
- le système des choix économiques, c'est-à-dire la critique du pouvoir capitaliste et du marché.

Ainsi, pour Pierre Rosanvallon, « l'opposition des vrais et faux besoins ou des besoins et du profit se résout principalement en une critique du système de répartition et du système de production qui lui est lié... La notion de besoin n'est qu'une redondance du concept de rapports sociaux » (9).

Peut-on rejeter ainsi le concept de besoin ? En évoquant les rapports sociaux, on rappelle que la définition des besoins se situe au cœur de la dialectique sociale, en particulier celle de l'égalité et de la différenciation qui jouent très fort dans la société urbaine, à partir du moment où sont satisfaits les besoins de survie. Le concept de besoin serait alors, au moins à conserver, pour la connaissance de la pauvreté. Il est significatif que les organisations internationales mettent de plus en plus l'accent sur la satisfaction des besoins de base, dont l'actualité à l'échelle du monde n'a jamais été si pressante. Considérant les villes du tiers monde et l'ampleur de la pauvreté urbaine, il y a encore de beaux jours pour la référence aux besoins essentiels.

Mais il y a d'autres justifications du concept de besoin. Celui-ci est inéliminable car il dévoile la dynamique des acteurs affrontés à leur environnement. En effet au cœur

des besoins se développent les désirs : désirs exprimés qui deviennent des besoins socialement reconnus, désirs réprimés qui font taire les besoins, désirs manipulés ou libérés.

Cette dynamique est clairement reconnue par Chombart de Lauwe lorsqu'il distingue entre les *besoins-aspirations*, « ceux qui peuvent être satisfaits dans un avenir plus ou moins proche et permettent à l'individu, dans une mesure plus ou moins grande, de s'élever au-dessus de sa condition présente », et les *besoins-obligations* qui résultent de la cristallisation et de la reconnaissance sociale des besoins aspirations. « Dès qu'un besoin-obligation s'est fixé, il tend à être dépassé par l'apparition d'une nouvelle aspiration qui déclenche de nouveau le même processus. Dans une société donnée, le pouvoir ne peut alors éviter de prendre en considération les besoins-obligations, et, dans un système démocratique, il est obligé de réajuster constamment son action en fonction de l'apparition constante de nouvelles aspirations et de nouveaux besoins qui prennent tôt ou tard un caractère d'obligation et qui s'imposent à lui » (10).

En sens inverse, les désirs réprimés font taire les besoins. Cette répression peut être le fait d'une exigence religieuse ou éthique. « Il vaut mieux avoir peu de besoins que beaucoup de biens » déclare la règle moyenâgeuse des chanoines réguliers dite *règle de saint Augustin*. « Chaque nouveau besoin forme de nouveaux fers » affirmait Jean-Jacques Rousseau dans son *Discours sur les sciences et les*

9. Pierre ROSANVALLON, *L'Âge de l'autogestion*, Le Seuil, 1976, p. 169.

10. P.-H. CHOMBART DE LAUWE, *Aspirations et transformations sociales*, Éd. Anthropos, 1970, p. 25.

arts. Ses besoins peuvent être plus ou moins clairement ressentis sans être pour autant exprimés. C'est le cas de ces travailleurs immigrés qui se déclarent contents de leur logement dégradé car ils ont ainsi la certitude de garder un loyer relativement bas leur permettant d'envoyer à leur famille restée le maximum d'argent. De même le besoin de garde des enfants dans les grands ensembles sera exprimé par les ménages aux revenus les plus élevés car les autres ont un budget qui ne permet pas d'en assumer le coût. Ainsi les besoins peuvent-ils rester silencieux à cause des conditions d'existence qui poussent à la répression des désirs.

Désirs manipulés par la société marchande : un publicitaire américain, Hans Dichter, recommandait naguère aux firmes de développer une « stratégie du désir » en définissant par la publicité les normes de la morale et du bonheur. Désirs libérés par l'expression et l'action de groupes minoritaires mais actifs : si le mode de production conditionne globalement le mode de vie, il ne le fait pas de façon mécanique et unilatérale. D'une part, il laisse des interstices et des marges dont peuvent s'emparer des groupes actifs pour constituer des espaces d'expérimentation sociale. D'autre part, les aspirations de mode de vie ont des effets en retour sur le mode de production qui doit en tenir compte et les intégrer. Ainsi l'expression des désirs de minorités actives peut-il déjà commencer à transformer les façons de travailler, d'habiter, de consommer, de se distraire en dehors des normes sociales dominantes. Et elle peut infléchir la définition de ces

normes. Expériences autonomes et mouvements sociaux surgissent dans le milieu urbain.

SE RÉAPPROPRIER LA VILLE

Assimilant la dynamique des acteurs affrontés à leur environnement, le concept de besoin est inéliminable pour une raison plus profonde encore, à cause de la nature même des sciences sociales dont l'objet de connaissance est un sujet social agissant. Dans sa *méthodologie économique*, G.-G. Granger transpose aux sciences sociales l'idée de Bachelard sur le rationalisme appliqué dans les sciences de la nature. Il écrit : « A mesure que le foyer de la connaissance se rapproche du sujet humain que nous sommes, la distinction devient difficile entre l'enchaînement des phénomènes et l'organisation des fins. La science sociale ne devient pas pour autant une science morale. Une économique engagée n'est pas nécessairement une économique normative, mais une économique efficace. » Se référant à la méthode de L.-J. Lebret d'Économie et Humanisme, Granger écrit : « Ce qui distingue épistémologiquement une économique humaine de la science traditionnelle, ce n'est point qu'elle se veuille normative, mais bien qu'elle donne une valeur et un rôle, dans la connaissance, à la dialectique d'intervention consciente de l'homme sur les produits de sa propre culture. Lorsque, par exemple, le Père Lebret décrit l'enquête économique et sociologique comme une tentative d'insertion de l'en-

quéteur dans les milieux étudiés, il exprime l'une des formes de cette exigence » (11).

La reconnaissance du sujet à la fois comme acteur et comme objet du processus de connaissance, loin d'éloigner de la science le résultat de cette démarche, l'en rapproche. Telle est la forme que prend le rationalisme appliqué dans les sciences sociales. Que les populations soient associées à l'étude de leur milieu et à l'analyse des moyens de sa transformation, voire qu'elles en prennent l'initiative et s'assurent à cet effet le concours d'économistes et de sociologues n'est pas moins scientifique que la recherche purement extérieure et « objective », même armée des techniques quantitatives les plus sophistiquées et des élucidations conceptuelles les plus approfondies. Elle peut même être dite plus scientifique dans la mesure où elle est plus proche de l'intervention sociale et plus efficace pour l'application et l'action. Elle pousse en effet plus loin le rationalisme appliqué à l'objet social.

Si l'on tient compte de cette structure épistémologique, on comprend que le concept de besoin soit incontournable. L'analyse de ses besoins par une population est une démarche fondamentale. Elle peut être soutenue par des méthodes appropriées d'enquête, d'animation, de traitement des connaissances. C'est une démarche toujours à reprendre. Elle s'éclaire par la mémoire des anciens, les aspirations des jeunes, la réponse aux événements. Les besoins évoluent sans cesse. Ce qui satisfait les besoins à

un moment donné peut se révéler totalement inadéquat quelques années plus tard. On l'a vu cent fois à propos des équipements collectifs. L'étude approfondie, c'est-à-dire historique, systématique et critique de ses besoins par une population est la meilleure façon de préparer un plan d'aménagement, la définition des équipements nécessaires, la réorganisation d'un cadre de vie. Cela est sans doute plus difficile encore en milieu urbain qu'en milieu rural : l'organisation sociale est plus opaque, les pouvoirs sont mieux structurés, les techniques sont plus complexes, les bureaucraties sont plus prégnantes. Notables et politiciens en place peuvent s'en servir comme appui ou comme excuse pour étouffer les besoins issus de la base et les efforts d'expérimentation sociale.

PRATIQUES SOCIALES, MOUVEMENTS SOCIAUX, RÉSEAUX DE SOCIABILITÉ

Dessinant le panorama de vingt ans de recherche en sociologie urbaine, B. Ganne soulignait les trois étapes par lesquelles elles sont passées : d'abord une vision technique et globalisante caractérisée par un souci d'aménagement du territoire ; cela correspondait à une phase de croissance urbaine liée à une forte croissance démographique et économique où le problème principal à résoudre était celui de la maîtrise du phénomène ; de là on est passé à une vision critique mettant en relief les déterminants économiques et politiques du phénomène urbain : l'urbain fait question (Manuel Castells intitule son livre manifeste, *La*

11. G.-G. GRANGER, *Méthodologie économique*, P.U.F., 1955, p. 322-324.

Question urbaine) ; il s'agit de comprendre le phénomène urbain en fonction des structures économiques d'ensemble et d'y découvrir l'ordre du profit, du capital et de l'État. Nous sommes à présent dans une troisième phase où les recherches opèrent un retour au local, s'intéressant aux quartiers, à la sociabilité et aux modes de vie ; les villes sont étudiées dans les différenciations de leur morphologie, de leur organisation spatiale, de la structuration interne de l'habitat ; l'intérêt se porte sur les pratiques sociales, les associations de quartier, les réseaux de sociabilité, les résistances à la mobilité (12). Cette dernière étape correspond certainement à la projection de la crise économique sur la société urbaine, mais elle traduit une nouvelle perception du phénomène urbain ; envisagé d'abord comme donnée que devaient prendre en compte les aménageurs puis comme produit à analyser dans ses déterminations économiques, le phénomène urbain apparaît désormais comme un terrain à conquérir par les acteurs locaux. D'où l'intérêt pour les pratiques sociales, les mouvements sociaux, les réseaux de sociabilité.

Les pratiques sociales peuvent être cernées par des investigations comme celles évoquées plus haut sur le temps vécu, l'espace vécu et la mobilité des habitants des villes. Un Pierre Bourdieu s'est attaché à l'analyse d'enquêtes sur les pratiques culturelles en fonction des catégories socio-professionnelles et en appliquant son élucidation

théorique du concept d'*habitus*. D'autres travaux s'efforcent d'établir des typologies de style de vie. Tous à leur façon dégagent les différenciations dans les pratiques sociales de catégories d'habitants, de couches sociales, de catégories socio-professionnelles. Quant aux recherches sur les mouvements sociaux urbains, elles montrent nettement le clivage entre des luttes urbaines qui s'apparentent à une logique syndicale de revendication (contre les hausses de loyer, un rappel abusif de charges, la tarification des transports en commun) et celles qui relèvent davantage d'une exigence de participation à la politique du logement social, à celle des transports et des équipements collectifs. La combinaison entre ces deux tendances se lit assez bien dans l'analyse concrète des mouvements sociaux urbains en fonction de la dominance de telle ou telle couche sociale : couches populaires d'une part, nouvelles couches moyennes salariées de l'autre avec ses trois composantes : les professions intellectuelles (enseignants, chercheurs, architectes, médecins), les travailleurs sociaux, le personnel d'encadrement du privé et du public. Ces nouvelles couches moyennes salariées sont très liées au milieu urbain et à ces mouvements (associations de quartier, organisations de consommateurs qui ne sont pas nées par hasard en milieu urbain, syndicalisme du cadre de vie). Elles sont à distinguer nettement et de la classe dirigeante qui monopolise le pouvoir de direction et d'encadrement de la société urbaine et de la société en général ainsi que de la petite bourgeoisie traditionnelle, petits commerçants et artisans possesseurs de leurs moyens de travail.

12. Bernard GANNE, « Les avatars des études urbaines », *Économie et Humanisme*, n° 252, mars-avril 1980.

En dehors de leur participation aux actions revendicatives visant à la défense du pouvoir d'achat du salaire, les couches populaires soutiennent plus difficilement des mouvements sociaux traduisant une exigence de participation. Leur action sociale se manifeste beaucoup plus sur le mode de la résistance. On voit en effet fonctionner des réseaux de sociabilité élémentaire qui au cœur des villes permettent aux couches populaires de survivre économiquement grâce au travail noir, grâce aux filières informelles d'information qui permettent de retrouver du travail ou d'organiser sa survie en cas de chômage, grâce aux réseaux de la famille élargie qui tendent à se renforcer en période de crise.

De telles observations rendent certainement compte d'un aspect de la réalité qui était oublié par l'approche globale de la causalité économique, mais la connaissance des modes de vie dans leurs particularismes, dans leurs dimensions qualitatives et imaginaires doit être en fin de compte ramenée à une certaine matérialité des besoins et des procédures sociales de leur satisfaction. Dans le milieu urbain français les besoins collectifs sont définis au niveau communal mais aussi au niveau régional (l'armature urbaine de la région) et surtout au niveau national (importance de l'appareil d'État en France). Quant aux besoins individuels ou sociaux des habitants, ils ne sont pas définis dans la médiation de divers spécialistes : urbanistes, techniciens, architectes. C'est donc leur représentation de ces besoins qui tend à être considérée plus que celle des habitants concernés eux-mêmes. Mais ces mêmes

besoins peuvent également être pris en compte d'une manière différente grâce aux procédures politiques formelles (municipalités, comités de défense, mouvements sociaux). Ainsi la connaissance du mode de vie urbain doit-elle tenir compte à la fois des effets de représentation et des effets de pouvoir associés à la dynamique de chaque acteur social agissant dans le milieu urbain : acteurs dominants dont les représentations analysées au chapitre second nous ont fourni le cadre de cette introduction à la ville mais aussi acteurs dominés dont le jeu est loin d'être nul dans la dynamique urbaine. Nous voulions dans ce dernier chapitre mettre en valeur la nature et le sens de ses pratiques de la ville.

L'avenir de la ville

La ville est notre destin, disions-nous en commençant cet ouvrage. Le lecteur aura perçu la multiplicité des contraintes auxquelles sont soumis ses habitants et aux-
quelles doivent faire face ses responsables. Dans un milieu aussi complexe et où les interdépendances sont aussi fortes, toute intervention provoque des répercussions en chaîne. La fragilité est le lot d'un ensemble dont les éléments sont aussi fortement interconnectés.

Nous avons refusé le discours économique et sociologique surplombant la question urbaine et pour cela, comme nous nous en sommes expliqués dès le départ, nous avons écarté le débat sur les coûts économiques et sociaux de la croissance urbaine. Nous avons adopté l'optique plus modeste consistant à montrer comment fonctionne de l'intérieur le système urbain et comment y interviennent habitants et responsables. Nous nous sommes situés en urbains, pensant ainsi être plus proches de ceux qui auront eu la patience de nous lire.

Optique modeste mais non désespérée car, sauf holocauste nucléaire, la ville nous semble appelée à un bel

avenir. Milieu difficile, elle est aussi riche d'opportunités économiques pour nombre de ses habitants. Milieu interdépendant, elle permet de nouer des relations sociales multiples et offre des espaces neufs à l'expérimentation sociale. Milieu complexe, elle offre à ses habitants un champ inédit d'accomplissement personnel et de reconnaissance sociale grâce à la participation à ses activités associatives, politiques et artistiques. La ville est notre destin et en ce sens l'humanité ne peut pas échapper de sitôt à la ville ; mais, comme le montre une histoire urbaine déjà riche et brillante, l'action des hommes peut infléchir ce destin vers un avenir donnant à la ville la forme d'une cité.

INDEX DES ENCADRÉS

Encadré 1.1 : <i>Qu'est-ce que la population urbaine ?</i>	25
Encadré 1.2 : <i>Qu'est-ce qu'une ville au point de vue statistique ?</i>	35
Encadré 3.1 : <i>La logique gravitaire</i>	63
Encadré 3.2 : <i>Effets externes, ou effets internalisés des investissements publics ?</i>	79
Encadré 3.3 : <i>Le contrôle de l'occupation du sol</i>	87
Encadré 4.1 : <i>Qu'est-ce qu'un déplacement ?</i>	95

INDEX DES FIGURES

<i>Figure 1.1 : Évolution de la population totale et de la population urbaine de l'Europe</i>	15
<i>Figure 1.2 : Taux d'urbanisation comparés de l'Europe et de l'Amérique du Nord</i>	17
<i>Figure 1.3 : Taux d'urbanisation dans les pays développés et dans le tiers monde</i>	19
<i>Figure 1.4 : Les villes du monde selon leur taille en 1500, 1850 et 1970</i>	22
<i>Figure 1.5 : Répartition de la population selon la taille des villes des pays développés en 1970</i>	24
<i>Figure 1.6 : Quand Paris ne sera plus cité</i>	28
<i>Figure 2.1 : Schéma d'aménagement de la région urbaine de Lyon</i>	48
<i>Figure 2.2 : Répartition des trafics globaux</i>	50
<i>Figure 2.3 : Les centres secondaires. Zone de chalandise — chiffre d'affaires. Non alimentaire</i>	51
<i>Figure 3.1 : La relation population-distance pour l'agglomération parisienne</i>	56
<i>Figure 3.2 : Schéma causal du modèle de Lowry</i>	66
<i>Figure 3.3 : Le schéma de R. Mayer</i>	82
<i>Figure 3.4 : Ce que cachent les valeurs moyennes</i>	83
<i>Figure 4.1 : Répartition modale en fonction de la distance (cas de Lyon, 1976)</i>	104
<i>Figure 4.2 : Mobilité et « état civil »</i>	106

<i>Figure 4.3 : Vitesse moyenne en fonction de la répartition modale</i>	109
<i>Figure 4.4 : Évolution des coûts de fonctionnement et des subventions pour chaque pays</i>	114
<i>Figure 4.5 : Variations d'une année sur l'autre de l'offre de transport sur les 30 plus importants réseaux français</i>	115
<i>Figure 4.6 : Variations d'une année sur l'autre du trafic sur les 30 plus importants réseaux français</i>	115

TABLE DES MATIÈRES

<i>LA VILLE, NOTRE DESTIN</i>	7
CHAPITRE 1 : LE PHÉNOMÈNE URBAIN	13
<i>La population urbaine</i>	14
<i>Les pays actuellement industrialisés</i>	16
<i>Les pays du tiers monde</i>	18
<i>La Chine</i>	20
<i>La taille des villes</i>	21
<i>Dans les pays industrialisés</i>	23
<i>Dans le tiers monde</i>	24
<i>Le phénomène urbain, mutation qualitative</i>	29
CHAPITRE 2 : LE SYSTÈME URBAIN	37
<i>Un peu d'histoire</i>	38
<i>Une certaine conception de la ville</i>	43
<i>Les trois représentations dominantes de la ville</i>	46
CHAPITRE 3 : LA LOCALISATION DES ACTIVITÉS	54
<i>La croissance urbaine n'est pas un phénomène de concrétion</i>	55
<i>Prix et localisation</i>	58
<i>Demande et localisation</i>	61

Offre et localisation	66	Se réapproprier la ville	149
Confrontation des logiques de demande et d'offre de localisation	69	Pratiques sociales, mouvements sociaux, réseaux de sociabilité	151
La rente foncière	73	L'AVENIR DE LA VILLE	156
<i>Les facteurs d'environnement immédiat</i>	76	INDEX DES ENCADRÉS	159
<i>Les facteurs d'accèsibilité</i>	78	INDEX DES FIGURES	161
<i>Les facteurs liés à la croissance urbaine</i>	81		
<i>Les facteurs liés à la politique foncière</i>	83		
Le contrôle du système de localisation	85		
 CHAPITRE 4 : LES DÉPLACEMENTS DE PERSONNES	 93		
Les grands traits du phénomène de mobilité	94		
<i>Quelques ordres de grandeur</i>	97		
<i>Les tendances historiques de la mobilité</i>	99		
<i>Espace et mobilité</i>	103		
<i>Facteurs sociaux et mobilité</i>	105		
La mobilité paralysante	107		
<i>Un système dont l'autoréglage est défectueux</i>	107		
<i>Les palliatifs</i>	111		
Le sauvetage	116		
<i>L'accroissement du « capital transport en commun »</i>	117		
<i>Un autre usage du capital accumulé</i>	118		
<i>Une politique diversifiée du capital transport</i>	120		
 CHAPITRE 5 : LE MODE DE VIE URBAIN	 123		
Niveau de vie, genre de vie, mode de vie	123		
L'espace/temps dans la ville	125		
La société rurale	126		
La société urbaine	128		
Le temps vécu	134		
Le système d'action concret	137		
L'habitus de classe	140		
La question des besoins	143		

*Achevé d'imprimer en février 1983
sur presse CAMERON
dans les ateliers de la S.E.P.C.
à Saint-Amand (Cher)*

Nº d'Éditeur : 4165. — Nº d'Imp. : 2570-1560.
Dépôt légal : février 1983.

Imprimé en France



Le Crue de la Seine (Janvier-Février 1910)
L'un des nombreux canots en toile secourus par la ville
en service Boulevard Haussmann J. B.

Trait majeur de notre siècle, le phénomène urbain nous est difficile à appréhender. Derrière les villes aux visages contrastés, les auteurs nous aident à repérer l'œuvre de logiques urbaines : celle de la localisation des activités, celle des transports de personnes, celle des relations sociales et du mode de vie. A travers cette pédagogie, le lecteur est invité à comprendre les villes de son existence et à en découvrir les physionomies changeantes et cachées.

Les auteurs

Alain Bonnafous, professeur au département d'économie et de gestion et vice-président de l'Université Lyon II ; directeur du laboratoire d'économie des transports, associé au C.N.R.S.

Hugues Puel, chargé de conférences au département d'économie et de gestion de l'Université Lyon II, chargé de recherches à Économie et Humanisme ; directeur de la collection Nord-Sud aux Éditions ouvrières et Éditions Économie et Humanisme.

12, avenue Sœur-Rosalie 75621 Paris Cedex 13

ISBN 2-7082-2304-6

Prix : 44 F