

## Contribution à l'analyse des théories urbaines dans la durée : De Maurice Halbwachs à Vincent Kaufmann

*Rachid Othmani*

Département droit public, Centre des études doctorales, Faculté des Sciences Juridiques, Economiques et Sociales, Université Moulay Ismail, Meknès, Morocco

Copyright © 2019 ISSR Journals. This is an open access article distributed under the **Creative Commons Attribution License**, which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.

**RESUME:** Le monde urbain peut être appréhender et analyser suivant cinq ordre de réalités caractérisant les théories classique; il s'agit de la ville comme ordre morphologique, la ville comme ordre politique, la ville comme ordre naturel, la ville comme ordre interpersonnel et enfin la ville comme ordre psychologique. Toutefois Vincent kaufmann pense qu'il est nécessaire de dépasser ses théories classiques dans la mesure attendu qu'elles postulent plus au moins implicitement que la vie urbaine est enchaînée dans des territoires aux frontières certes multiples, mais nettes et relativement solides, et elles affirment que la ville serait douée de la capacité de faire unité et société. Il ne s'agit de nier les différents ordre (morphologiques, politique, naturel interpersonnel) mais de la nécessité pour une théorie urbaine de comprendre le monde urbain en mouvement en répondant à trois principes :d'abord considérer la matérialité de la ville tout en prenant en compte les différentes logiques d'action des citoyens, ensuite dépasser la conception aréolaire et statique de l'espace pour laisser apparaître un espace réticulaire et rhizomique, et enfin se focaliser sur les mouvements de la ville tout en distinguant la notion de mobilité de celle de fluidité, tout en évitant d'éviter le développement des théories exclusives et totalisantes et d'occulter les relations heuristiques entre la réflexion et l'analyse théorique et la recherche empirique.

**MOTS-CLEFS:** ordre, morphologique-ordre, naturel-ordre, politique-ordre, interpersonnel-ordre, psychologique-aréolaire-rhizomique-mobilité.

### 1 INTRODUCTION

Nous sommes dans un monde urbain, la civilisation est urbaine. Quittant la condition rurale, l'homme est urbanisé en se regroupant dans les villes avec ses semblables. La ville est devenue son présent, son espace, son aire d'action. Ce qui frappe certainement le plus, c'est que la ville est partout, sous nos pas et dans nos esprits. « l'Homo-urbanus » semble vouloir et pouvoir devenir le maître du monde.

La ville tendrait à se diluer dans la campagne, à se distendre en elle au point de la cannibaliser et peut-être aussi de se perdre. Tout devient ville, au bout du compte rien n'est ville. Quant au citoyen, du statut du résident, il passe à celui de passant; il se fait en fonction de ses désirs, consommateur d'espace. Il « zappe » d'une zone à l'autre, selon qu'il veut consommer de l'habitat, du travail ou des loisirs. Ainsi, les territoires s'érodent et avec eux ce sont les identités qui, parfois, ont du mal à se retrouver. En effet, la ville est un lieu où se façonne l'histoire, c'est le lieu emblématique où s'affrontent les classes et où se jouent les grands intérêts. C'est le lieu des révolutions et de la diffusion des idées, le lieu où tout s'accélère, un incubateur d'accélération sociale et donc un lieu d'innovation.

C'est dans ce sens que le mot « ville », est intéressant dans la mesure où il recouvre des dimensions à la fois institutionnelles, sociales, matérielles, effectives et symboliques qu'aucun autre terme ne semble en mesure de réunir. Dans ce sens, la ville est plus que l'urbain étant donné qu'elle renvoie à une certaine manière de vivre ensemble dans un territoire circonscrit, doté d'une identité. La ville est imposée un peu partout dans le monde et elle est devenue, pour une majorité des êtres humains, une manière de vivre, d'habiter et de penser. En effet, 3,4 milliards d'individus résident actuellement dans une ville; soit plus de 50% de la population mondiale. D'autre part, que les façons de vivre les relations interpersonnelles

connaissent de profonds bouleversements. C'est dans ce sillage que, d'un point de vue historique, plusieurs théories sur la recherche urbaine ont été mobilisées tout au long du XX<sup>ème</sup>, ce qui correspond à différentes manières d'appréhender et d'analyser le monde urbain que ce soit de la part de la vision classique ou de la vision moderne.

Ainsi, l'intérêt du sujet réside dans le fait que les transformations que connaît la ville, l'organisation socio-spatiale et l'étalement urbain, nous pousse à s'interroger sur les divers théories sur l'urbain. Faut-il dépasser les approches classiques ? Faut-il les réguler ? Ou faut-il une rénovation de celle-ci ?

Ne faut-il pas innover et repenser la question urbaine, surtout qu'aujourd'hui, on assiste à une généralisation de la ville sur l'ensemble de la planète, ce qui autorise à parler d'un « cyber territoire » formé par l'ensemble des villes, d'où le concept de « ville des villes. Ce concept est constitué de mobilité, de réseaux, d'échanges et de flux. En plus, c'est une machine à fabriquer non seulement de la proximité et de l'intimité mais aussi de l'évitement et du rejet.

C'est ce contexte qui pose la problématique de savoir comment était l'évolution des théories urbaines dans le temps et s'il est nécessaire de dépasser les théories urbaines classiques, les réguler ou les maintenir. Répondre à ces deux interrogations nous pousse à adopter deux approches : historique et analytique. La première pour connaître les temporalités des théories urbaines et la seconde pour connaître les tenants les aboutissants de chaque théorie. Pour se faire, le plan de cette recherche sera scindé en deux axes : le premier traitera les théories urbaines classiques; et en se basant sur ces derniers et sans les renier le second essayera d'esquisser une nouvelle manière de conceptualiser la ville à partir de la question de la mobilité.

## **2 LES DIMENSIONS DE LA VILLE DANS LES THEORIES URBAINES CLASSIQUES**

La ville a fait l'objet d'études notamment par les sciences humaines, elle a été appréhendée par les chercheurs sous divers angles. Pour certains la ville a été conçue comme un ordre morphologique, pour d'autres comme un ordre politique, pour d'autres aussi un ordre naturel, pour d'autres également comme un ordre interpersonnel, d'autres enfin la conçoivent comme un ordre psychologique.

### **2.1 LA VILLE COMME « ORDRE MORPHOLOGIQUE »**

En matière de recherche urbaine, Maurice Halbwachs a appliqué à l'objet « ville » l'analyse morphologique durkheimienne qui revient à s'intéresser à la manière dont les populations sont disposées sur le sol, aux mouvements et aux déplacements internes à une ville et à la forme des agglomérations et des habitations. Fidèle à Émile Durkheim, Halbwachs part de l'extérieur en vue de comprendre l'individu; par « extérieur », il faut entendre les pierres qui ont gardé les traces des hommes qui nous ont précédés, les représentations collectives inscrites dans la matérialité du monde (églises, voies de communication...), ou encore les institutions qui, loin de n'être que de simples idées abstraites, doivent être comprises au niveau de la morphologie du sol.

Toutefois Halbwachs, rapport à Durkheim, refuse d'identifier le substrat matériel d'une société à la structure même de cette société, d'où la distinction qu'il opère entre morphologie physique et morphologie sociale. La ville apparaît ainsi comme un ensemble morphologique à la fois visible - distribution spatiale des populations, taille des habitations, etc. - et invisible - représentations sociales, idéologies, etc. De façon plus précise, l'espace matériel est appréhendé en termes de cadre structurant les groupes sociaux et tout particulièrement leurs mémoires collectives.

Sur le plan de la théorie urbaine, l'approche morphologique représente un apport heuristique indéniable dès lors qu'elle parvient à mettre en évidence des « effets de milieu », i.e. des effets résultant des spécificités mêmes du contexte de vie des individus. La composition des groupes sociaux, leur distribution territoriale, la nature des équipements, les souvenirs attachés à tel ou tel lieu sont autant de « facteurs actifs » qui vont influencer les conditions de mise en œuvre des actions humaines.

C'est ce qu'a montré récemment J.-Y, Authier dans une recherche réalisée sur cinq quartiers urbains en rendant visibles des « effets de quartier ». En fonction des possibilités relatives aux activités du temps libre, à la fréquentation des bars ou des commerces, les habitants sont plus ou moins enclins à s'investir dans leur quartier. Mais, plus encore, il semble que la composition sociale du lieu joue un rôle déterminant. En effet, l'investissement local des individus est pour partie déterminé par le profil des populations qui vivent au sein du quartier et qui s'autorisent, pour certaines d'entre elles, à en donner le ton. Pour l'auteur, le quartier est donc plus qu'un simple décor, il a un impact sur le rapport que les individus entretiennent avec leurs espaces de vie. Dans une perspective similaire, il est également intéressant de souligner à quel point la morphologie des quartiers d'habitat social - présence ou non d'une antenne de police, d'une agence d'habitation à loyer modéré (HLM), d'un centre médico-social - peut avoir une incidence sur les relations entre les gardiens d'immeubles et certains locataires : plus les gardiens sont proches des personnels administratifs et/ou des agents de police, moins ils sont disposés à développer des complicités avec ces locataires couramment désignés sous l'appellation « jeunes des cités ».

D'une manière générale, dans le sillage de Raymond Ledrut et de Marcel Roncayolo, fidèles disciples de Halbwachs, il apparaît important pour Albert Lévy, si l'on veut redonner un nouveau souffle à la morphologie urbaine, de saisir l'ensemble des processus sociaux à l'origine du sens des formes de la ville. Attentif aussi bien aux paysages urbains, aux ambiances sonores et lumineuses, aux divisions sociales qu'aux tracés urbains, Lévy plaide en faveur d'une morphologie urbaine sensible aux ruptures historiques (industriel-postindustriel, entre autres) et aux nouvelles formes de la ville ainsi engendrées (e.g. transformation d'une manufacture désaffectée en musée).

Aussi intéressante soit-elle, l'approche morphologique n'a pas connu le succès qu'elle aurait sans doute mérité, et ce pour deux raisons essentielles spécifiques au cas français : 1/ la sociologie industrielle dominant la scène jusque dans les années 1960; 2/ les premières grandes recherches urbaines réalisées après la Seconde Guerre mondiale prenant appui sur les nombreuses vulgates marxistes. À ses débuts, la recherche urbaine a, en effet, surtout vu dans la ville un « ordre politique » où l'État et le capital sont au centre de l'organisation, des dynamiques et des actions qui président à la destinée de la ville.

## 2.2 LA VILLE COMME « ORDRE POLITIQUE »

Pour Les tenants de l'approche structuralo-marxiste s'attachent à définir la ville comme un système économique où se reproduisent les inégalités à travers des politiques d'aménagement du territoire, de développement socio-économique et d'organisation urbaine. L'un des axes de recherche privilégié ici consiste à rendre compte comment le territoire urbain est en dernier ressort une scène dominée par des politiques étatiques au service de la bourgeoisie et du capitalisme. L'urbain, n'allant alors plus de soi, est appréhendé comme un support passif de la reproduction du capital et de son pouvoir politique. Autrement dit, les études urbaines françaises d'inspiration marxiste voient dans la ville un ordre social imposé par l'État. En conséquence de quoi la ville et l'urbain ne font plus sens du point de vue analytique étant donné que dans cette perspective la vérité de la ville ne se trouve pas dans la ville elle-même.

Cherchant à théoriser les moteurs des luttes urbaines - dégradation de la qualité du « cadre de vie », absence de pratiques citoyennes et du droit d'expression, accentuation de la division socio-territoriale -, Manuel Castells dénoncera l'attitude des chercheurs d'avoir succombé aux sirènes de l'« idéologie urbaine ». En effet, dans La question urbaine, Castells s'oppose à l'idée selon laquelle il existe une culture urbaine. L'urbain, en tant que tel, ne peut représenter, selon lui, un objet d'analyse pertinent dans la mesure où il masque les rapports sociaux et les déterminismes de classe qui président à la stratification sociale en milieu urbain. Cette dernière constitue le véritable objet de ceux qui étudient la ville; c'est pourquoi parler de sociologie urbaine stricto sensu n'a guère de sens.

Pour Castells, la vie urbaine, notamment à travers les luttes urbaines des années 1970, doit être comprise en la rapportant à ses déterminants politico-économiques. La réalité du monde urbain ne réside donc pas dans les aspects les plus concrets de sa quotidienneté - rituels de politesse, règles de vie collective, échanges impersonnels...-, mais dans sa fonction de reproduction des inégalités économiques, des divisions sociales et des frontières spatiales. Par conséquent, l'ennemi à combattre n'est pas la politique urbaine technocratique, mais plutôt le régime capitaliste de production des richesses et de maintien des injustices sociales.

Henri Lefebvre met, quant à lui, l'accent sur le « droit à la ville » pour lutter contre la répression de la société urbaine par la planification technocratique. Lefebvre dénoncera l'« idéologie urbanistique » dans la mesure où il voit dans l'urbanisme un acte politique reproduisant, à travers ses choix imposés d'en haut, les divisions sociales. Il accuse et critique d'autant plus la rationalité urbanistique qu'elle est jugée coupable à ses yeux d'avoir défiguré la ville et confondu urbanité et fonctionnalité. Cette manière de lire la ville prend donc logiquement le contre-pied de l'urbanisme opérationnel. Ainsi, l'auteur du Droit à la ville n'a eu de cesse de s'élever contre l'annihilation de la sociabilité urbaine par le découpage technocratique de la ville. Lefebvre, qui n'est pas structuralo-marxiste dans le sens où il ne réduit pas le social à l'économique, entend dépasser une définition industrielle et marchande de la ville en réhabilitant sa valeur d'usage. Ce qu'il appelle le « droit à la ville » vise précisément à reconquérir une qualité de vie fondée sur les potentialités de la ville historique : richesse patrimoniale, identité des formes du cadre bâti, importance de la centralité, de la rue et de l'espace public... Il s'agit de redonner à la ville sa capacité à prendre en compte les multiples usages de ceux qui y habitent. Lefebvre s'oppose donc logiquement à la thèse selon laquelle la vie quotidienne est le simple reflet des positions sociales. Cette dernière est plutôt un champ d'action au fondement d'une pratique sociale susceptible d'aider les acteurs à récuser les « aliénations historiques ».

Si, à n'en pas douter, la recherche urbaine d'inspiration marxiste a contribué à éclairer les enjeux politiques plus ou moins dissimulés de la question urbaine, et ce très souvent à partir de commandes d'État, il n'en demeure pas moins qu'elle n'a pas su éviter un certain nombre d'écueils. Premièrement, cette orientation assimile trop souvent l'État à une sorte de bloc monolithique comme s'il s'agissait d'une structure homogène dépourvue de contradictions internes. Deuxièmement, cette perspective analytique tend, du moins dans sa déclinaison structuraliste, à omettre l'habitant et ses capacités à jouer avec les

règles institutionnelles. Troisièmement, une telle approche dissocie les rapports sociaux de leur territoire réel d'expression comme si l'espace urbain n'avait aucun - nous impact sur la vie loin sociale de et, partant, aucun statut explicatif - nous sommes, là, assez loin de l'analyse morphologique telle que nous l'avons présentée ci-dessus.

C'est pourtant à travers le prisme de cette analyse que certains sociologues ont récemment rendu compte de la détérioration socioéconomique de certains quartiers d'habitat social, en situant les origines de cette crise à un autre niveau que l'urbain. François Dubet et Didier Lapeyronnie soutiennent dans ce sens que les difficultés rencontrées dans les quartiers déshérités des banlieues des villes françaises sont apparues suite aux nombreux changements consécutifs à la crise économique du milieu des années 1970 : apparition du chômage de masse, affaiblissement de la classe ouvrière et dislocation de sa culture, réduction des conflits liés au travail... Cela revient à dire que la ville n'est pas forcément à l'origine des problèmes qu'elle concentre et accumule pourtant en son sein. Autrement dit, l'urbain n'est pas, à la manière de ce qu'énonçait Castelis, la seule clé explicative de l'urbain.

### **2.3 LA VILLE COMME « ORDRE NATUREL »**

Bien que Halbwachs ait introduit, volens nolens, les travaux de l'École de Chicago en France dès les années 1930, ces derniers ont véritablement été découverts à la fin des années 1970 dans un contexte où le local devient la nouvelle échelle d'action pour réguler la vie sociale, et les analyses en termes de rapports sociaux de classe déclinent au profit d'une sociologie des relations interindividuelles et de l'acteur.

Les sociologues de cette « tradition sociologique » définirent la ville comme un ordre naturel. À travers cette terminologie, ils veulent souligner que les différentes aires constitutives du tissu urbain ont leur propre logique. L'ordre qu'elles déploient n'est pas le résultat d'un projet politique, planificateur et unificateur. La complexité de la vie urbaine - ses réseaux relationnels et ses multiples univers sociaux - ne se réduit pas à l'action d'un régulateur global. La ville ne se fige pas dans un ordre institué, dans une morphologie héritée; elle est en mouvement continu et se compose in fine de multiples processus d'interaction : c'est une mécanique sans mécanicien. Les formes de la vie urbaine échappent donc en grande partie, selon cette perspective, à l'emprise d'un ordre décisionnel ou d'un groupe hégémonique marquant de son empreinte l'espace. La « naturalisation » des logiques urbaines revêt un enjeu important, dans la mesure où elle est destinée à se dégager d'une vision politique et institutionnelle de la ville. Cela étant dit, cette façon de lire la ville, faisant l'impasse sur les causalités extérieures au donné urbain, revient en quelque sorte à occulter ce que l'approche structuralo-marxiste a mis en évidence - à savoir, les enjeux de pouvoir, les rapports sociaux conflictuels, les dispositifs de gestion des populations et, plus largement, les processus socio-historiques qui président à l'évolution des villes.

Le fait de voir dans la ville un ordre naturel a amené les chercheurs de l'École de Chicago à utiliser en parallèle la métaphore écologique qu'ils développeront dans *The City*. La ville de Chicago, qualifiée de « laboratoire social », y est analysée sous l'angle de la répartition dans l'espace de communautés ethniques différentes. Le livre développe ainsi la métaphore du milieu naturel, au sens écologique du terme, que les vagues successives de migrants transforment pour mieux s'y adapter. L'écologie urbaine, à l'instar de l'écologie animale théorisée par Charles Darwin, consiste à penser les relations entre communautés en termes de compétition, de dominance, de conflit et de symbiose. Dès lors, il s'agit de dresser un panorama des différentes « aires urbaines » qui structurent la morphologie de Chicago et qui sont à l'origine de ce que les sociologues urbains de cette ville ont perçu aussi comme un ordre écologique. Penser la ville en ces termes revient à identifier les communautés urbaines attachées à certains modèles culturels ou moraux qui, dans leur ensemble, finissent par former une constellation de zones urbaines. La ville peut ainsi être conceptualisée comme une mosaïque de sous-communautés vivant dans des limites spatiales précises.

Dans cette perspective, Burgess propose un modèle écologique de structure urbaine destiné à rendre visible la mécanique complexe d'expansion urbaine et de formation de « régions morales » de la ville de Chicago. Ces dernières, saisies dans l'espace, ne sont que l'expression d'un processus qui les différencie et les fait dériver de l'intérieur vers l'extérieur de la ville au fur et à mesure de la croissance. Ainsi se développent cinq zones concentriques à partir du vieux noyau de la ville - le loop correspondant au Central Business District. Encerclant ce noyau, nous trouvons la « zone de transition » et de « détérioration » - mais en attente de transformation - occupée par différentes communautés d'immigrants pauvres (Ghetto juif, la Petite Sicile, la ville chinoise...). Puis nous avons la troisième zone habitée par les ouvriers qualifiés de l'industrie et du commerce ayant quitté la « zone de transition » en raison de sa détérioration, mais qui souhaitent rester à proximité de leur emploi. Ensuite, nous trouvons la « zone résidentielle » constituée de maisons de rapport et de pensions de famille dans lesquelles résident les ouvriers intégrés. Enfin, au-delà, Burgess situe une cinquième zone, la « zone des banlieusards » accueillant les commutants (migrants pendulaires), propriétaires de maisons individuelles et travaillant dans le centre.

Pour Burgess, ce schéma simplifié de la croissance de la ville vise à expliquer le processus d'intégration des immigrants (venus d'Europe, d'Asie...) qui ne sont pas familiarisés avec le monde urbain. Il permet de montrer que 1 / il se produit une

ascension sociale et 2 / cette dernière entraîne un déplacement d'une aire à l'autre suivant un schéma par zones concentriques. Une communauté se transforme sans cesse car les familles déménagent dès qu'elles le peuvent. Il est possible de mesurer ce degré d'urbanité à partir de divers indices : la profession et le lieu de résidence y jouent entre autres un rôle primordial. Il existe donc un « modèle » d'itinéraire illustrant cette ascension sociale : spécialisation professionnelle (engendrant des revenus plus élevés) et nouvel habitat sont concomitants.

Ces ambivalences de la vie urbaine seront reprises par R. E. Park (Grafmeyer, Joseph, op. cit.). Ex-journaliste et militant antiraciste, il s'intéressera à la figure du marginal, celui-ci étant, comme l'étranger de Simmel, à la fois socialisé et désocialisé : dans et hors de la société. L'homme « en marge », typiquement le migrant de deuxième génération, est celui qui vit une double appartenance. Un type de marginaux a retenu plus particulièrement l'attention des sociologues urbains de Chicago : le bobo. Ce dernier est un travailleur mobile, occasionnel, sans attaches sociales. Il vit sans horizon de sens précis. Le bobo est en transit et le reste à jamais, comme si la mobilité devenait son ultime raison d'être. Cette figure de la vie urbaine est intéressante à étudier car elle révèle une forme de sociabilité propre à la ville. Dans ce sens, il est possible de définir une personnalité spécifiquement urbaine caractérisée par son opacité, la segmentation de son identité et sa capacité à jouer de la distance et de la proximité dans ses relations.

#### 2.4 LA VILLE COMME « ORDRE INTERPERSONNEL »

Juste après la Seconde Guerre mondiale, Paul-Henry Chombart de Lauwe reprend les préoccupations théoriques de Halbwachs sur le milieu et le contexte tout en les croisant avec les orientations conceptuelles des chercheurs de l'École de Chicago. L'un des objets de recherche de Chombart de Lauwe sera la vie quotidienne et plus particulièrement les modes de vie populaires. Son objectif était notamment de dépasser une sociologie du logement telle que l'abordait alors la statistique économique nationale pour observer in situ les usages quotidiens de l'espace et développer ainsi une ethnologie sociale de l'habitation.

Bien que la pensée chombartienne soit marquée par une confiance quasi absolue dans la démarche scientifique pour guider le politique, et bien qu'elle se caractérise par une vision parfois simpliste des liens entre spatial et social, elle ne laisse pas d'être actuelle quant à son appréhension de l'individu et de son logement. Refusant d'affirmer le primat de l'un sur l'autre, Chombart de Lauwe propose en effet une lecture dynamique et non utilitariste de ce à quoi les habitants aspirent dans leur logis. L'ambition est de mettre en évidence les dimensions symboliques et affectives du foyer familial. La maison exprime une conception du monde, un rapport aux valeurs, une image de soi et de sa famille. Loin de n'être que fonctionnel et rationnel, le logement est solidaire de la construction de soi et de l'« aspiration » de chacun à conduire de manière autonome sa vie. Par conséquent, si les structures spatiales influencent les hommes, ceux-ci ne sont pas dépourvus de ressources pour modifier celles-là.

Chombart de Lauwe a refusé les clôtures disciplinaires. Son souci de comprendre l'« espace social subjectif » - l'espace représenté et vécu - dans son rapport avec l'« espace social objectif » - l'espace matériel - a ouvert la voie, d'une manière ou d'une autre, à de multiples approches soucieuses de montrer à quel point la construction de la personnalité est simultanément sociale, spatiale, corporelle et psychique. Autrement dit, c'est dans sa relation évolutive et multidimensionnelle à l'espace que l'individu parvient à construire de façon plus ou moins heureuse son rapport au monde.

À cet égard, Abraham Moles et Elisabeth Rohmer, dans leur ouvrage *Micropsychologie et vie quotidienne*, ont insisté sur les micro-événements de la vie quotidienne dont la densité est maximale dans les centres-villes. Si l'individu est ici défini comme une « coquille », celle-ci est traversée par des événements extérieurs imprévus qui affectent les comportements individuels. Il en est ainsi, par exemple, lorsque nous attendons l'autobus : nous ne sommes jamais assuré de la périodicité des passages en raison des éventuels imprévus. En effet, si le bus est bondé, il faudra attendre le prochain ou faire comprendre aux autres que l'on est bien décidé à monter. Mais qui seront les heureux élus si le bus suivant ne peut prendre que quelques personnes de la file qui attend ? Autant de micro-tensions de la vie urbaine auxquelles l'individu doit faire face pour s'affirmer dans un jeu social qu'il n'avait pas l'intention de jouer initialement.

Plus largement, il s'agit d'étudier les déplacements et les mouvements dans un contexte où les stimuli multisensoriels se distribuent selon divers rythmes et alternances. L'analyse se focalise dès lors sur les liens entre perception, mouvement et structure de l'espace.

Toujours dans une approche psychosociologique de l'espace, certains chercheurs travailleront plus spécifiquement sur les modalités d'occupation des espaces fréquentés par autrui. Ils formuleront le concept de distance interpersonnelle. Celle-ci résulte de normes socioculturelles et peut faire l'objet d'un apprentissage. Elle dépend de la distance psychologique et sociale qui s'établit entre les personnes en présence et dont elle représente une projection symbolique. Cette distance psychologique, qui correspond à la façon dont les interactants se situent mutuellement, est influencée par divers facteurs, comme le sexe, le

degré de sympathie ou d'antipathie qu'une personne éprouve pour son partenaire, le physique de la personne, ou encore le statut social. Toutes ces données varient naturellement selon les cultures : au cours des échanges quotidiens, deux Italiens se « touchent » plus facilement que deux Anglais. À ce propos, Edward T. Hall développera le concept de proxémie en vue de désigner « l'ensemble des observations et théories concernant l'usage que l'homme fait de l'espace en tant que produit culturel spécifique ». Dans ce cadre, la démarche de cet anthropo-éthologiste américain relève plus d'une sorte d'éthologie humaine, dérivée de l'éthologie animale dont elle a d'abord transposé les concepts pour s'en démarquer par la suite. C'est autour des notions de territoire et de distance personnelle que s'opère le passage entre l'éthologie animale et l'éthologie humaine. L'observation des comportements sociaux des animaux révèle que ceux-ci sont sous-tendus par un besoin fondamental de maintenir certaines distances par rapport à autrui (distances de fuite, critique, personnelle et sociale). Hall pense que l'homme ressent la distance de la même manière que les autres animaux. Sa perception de l'espace est dynamique parce qu'elle est liée à l'action. C'est ainsi que l'homme observe aussi des distances dans les relations qu'il entretient avec ses semblables (distances intime, personnelle, sociale et publique).

## **2.5 LA VILLE COMME « ORDRE PSYCHOLOGIQUE »**

Par analogie avec les comportements territoriaux des animaux, de nombreux chercheurs en psychosociologie ont considéré que la régulation de la distance chez l'homme était une forme de territorialité et qu'il existait un « territoire humain », qu'ils appelleront, d'une façon générale, espace personnel. Cet espace est basé sur l'idée que le corps vivant ne se limite pas à la surface de la peau. Il est entouré d'un espace péricorporel dessinant une zone autour de lui et dans laquelle s'inscrivent ses mouvements. L'espace personnel intègre une portion d'espace autour de l'individu qui ne peut être pénétrée par autrui sans provoquer des réactions de défense. Pour Robert Sommer, l'espace personnel est « une zone chargée émotionnellement, une aura qui aide à régler le comportement spatial des individus; c'est aussi l'ensemble des processus par lesquels les gens marquent et personnalisent les espaces qu'ils occupent »; il parle de l'espace personnel comme d'un portable territory (territoire portable). Que les auteurs se réclamant de la perspective psychosociologique parlent de « sphère phénoménologique », d'« espace propre » ou encore d'« espace proxémique », il est toujours question d'analyser au niveau individuel l'expérimentation vivante, psychique, corporelle et sociale de l'espace, tantôt intime (e.g. dans son logement), tantôt impersonnel (e.g. au sein des espaces publics urbains). Cela implique que la relation de l'être humain à l'espace ne peut être considérée comme une conduite passive.

À cet égard, le concept d'appropriation est particulièrement intéressant à décliner, dans la mesure où il permet d'analyser l'insertion spatiale de chacun en termes de conduite d'aménagement personnel. Gustave-Nicolas Fischer précise qu'il s'agit de savoir « comment dans diverses situations, lieux anonymes ou non, publics ou privés, l'individu aménage, restructure l'espace en coquilles personnelles qui manifestent sa relation privilégiée au lieu dans lequel il se trouve même provisoirement ». C'est de la familiarité avec un espace que naît l'appropriation. Cette familiarité est un apprentissage progressif des particularités d'un lieu. En fait, un espace approprié sécurise l'individu; il permet, même au sein d'un espace public urbain (parcs, rues, places, squares...), certaines formes de privatisation. Pour réaliser cette appropriation, l'individu met en oeuvre toute une série d'activités d'aménagement spatial en vue de créer un « chez-soi ». Ce processus d'aménagement, que Fischer qualifie de processus de « nidification », se caractérise par l'installation de significations privées dans un territoire qui est souvent un espace impersonnel : e.g. la carte postale de vacances punaisée sur les murs de son bureau ou encore les plantes vertes installées sur le palier devant l'entrée de son appartement.

C'est dire si notre « espace » ou notre « territorialité » est une extension de nous-même. Notre voiture, notre bureau, notre jardin font partie intégrante de notre territoire. « N'entre pas dans mon bureau ! », « Not in my backyard ! » : le moi se prolonge dans les objets et l'environnement. Dans une optique psychanalytique, Françoise Lugassy a montré à quel point le logement représente pour chacun un lieu d'inscription de son identité personnelle, un lieu d'ancrage où le moi se construit en relation avec le corps, ce dernier se spatialisant à travers l'espace et son appropriation. Enfin, il faut rappeler que le logement vaut également comme support d'assignation et d'identification. Henri Raymond a insisté sur le fait que l'espace intérieur est assigné différemment suivant les membres de la famille, notamment en fonction de la division des rôles masculin et féminin. Surtout, les auteurs ont montré de quelle façon l'identification des membres de la famille à des micros lieux se manifeste au quotidien par le vocable de « coin ». Le « coin », c'est l'endroit où la personne a l'habitude de se tenir, d'être tranquille, de se détendre. Chacun a son coin : c'est là une manière d'avoir un chez-soi dans le chez-soi.

## **3 VINCENT KAUFMANN ET LES LA NOUVELLE VISION DES THEORIES URBAINE**

L'urbain se construit à partir de la rencontre d'acteurs, individuels et collectifs, porteurs d'une diversité de projets et de l'hospitalité qu'ils rencontrent dans l'espace pour loger ces projets. La mobilité au sens de changement est ainsi au cour du fait urbain : la ville et l'urbain sont mobilité.

### 3.1 LA RECONFIGURATION DES THEORIES URBAINES VIA LA MOBILITE

Si l'hospitalité différentielle des territoires à des projets n'est pas nouvelle, ce qui l'est, en revanche, c'est la possibilité, pour un acteur individuel ou collectif, de pouvoir se localiser en jouant avec les multiples possibilités offertes par les potentiels de vitesse offerts par les systèmes de communication et de transport, d'une part, et l'hospitalité des espaces urbains accessibles à différents projets, d'autre part.

De nombreux essais et autres productions théoriques décrivent cette transformation de la ville - en architecture, en urbanisme, en géographie, en sociologie, en économie et en science politique. Ils en parlent à travers une pléthore de qualificatifs. La ville en transformations est ainsi « émergente », « éclatée », « diffuse », « franchisée »; elle se fait « métropole », « métropole », « globale », « générique »; se caractérise par le fait qu'elle est « sans lieux ni bornes », « fragmentée », « ségréguée », « privatisée ».

Au-delà de la mosaïque terminologique et de la diversité des approches, la recherche empirique nous apprend que les différenciations spatiales et sociales propres à la ville et à l'urbain ne s'estompent pas; au contraire, celles-ci semblent s'accroître et se construire autour de nouvelles dimensions.

Parmi les nombreux ingrédients qui constituent la substance d'un espace, il en est trois dont les relations ont changé, un changement qui est à l'origine de la transformation actuelle de la ville : la centralité fonctionnelle - une ville rayonne sur un arrière-pays dont elle constitue le centre fonctionnel -; la morphologie du bâti - une ville se caractérise par une densité du bâti, des formes, des infrastructures -; enfin, les modes de vie - les habitants sont porteurs de pratiques sociales spécifiques. Il y a encore quelques décennies, centralités, morphologies et modes de vie s'emboîtaient à la manière de « poupées russes », pour reprendre l'expression de Pierre Veltz : les modes de vie s'agençaient en fonction des morphologies, la ville concentrait des fonctions centrales de façon hiérarchisée, les frontières des communes correspondant aux frontières fonctionnelles. En d'autres mots, la vie quotidienne était enchâssée dans des territoires aux frontières multiples, mais nettes et relativement solides, et les villes rayonnaient sur un arrière-pays selon des modalités abondamment modélisées par les géographes. Mais, depuis, la poupée russe a largement éclaté...

En y regardant de plus près, il apparaît que cette situation consacre une disparition de l'unité de lieu qui constituait autrefois la ville et interroge les approches théoriques de la ville. La recherche urbaine se caractérise depuis sa naissance par une pluralité d'ancrages théoriques, les pionniers de la sociologie ayant d'emblée vu dans la grande ville un révélateur des dynamiques sociales et sociétales. C'est ainsi que Karl Marx considère la ville comme le lieu privilégié de la lutte des classes; que Émile Durkheim la considère comme un lieu privilégié de la modernité, fait de liberté et de risque d'anomie; que Max Weber en fait l'espace privilégié du capitalisme et de la rationalisation; que Georg Simmel, enfin, la pense comme le théâtre de l'objectivation des cultures et de la naissance de la « personnalité urbaine ». Chacun de ces auteurs a eu une descendance abondante en sociologie urbaine, qu'il s'agisse de la sociologie d'inspiration marxiste de Manuel Castells ou Francis Godard, de l'analyse morphologique d'obédience durkheimienne chère à Maurice Halbwachs, puis Marcel Roncayolo, des travaux sur l'émergence des global cities, qui reprennent à leur compte nombre de concepts webériens, ou encore de l'écologie urbaine simmelienne de l'École de Chicago, et de l'interactionnisme goffmanien. Avec l'éclatement progressif de l'unité de lieu résultant de l'éclatement de la poupée russe, toutes ces approches se trouvent fragilisées dans leur pouvoir de description, de compréhension et d'explication du phénomène urbain. Toutes partent en effet du postulat implicite d'une unité de lieu, du fait que d'une certaine manière la ville fait société; or l'homme urbain a désormais la possibilité de s'échapper hors du cadre en allant habiter à l'extérieur pour y rechercher des qualités que la ville ne lui offre pas, tout en continuant à se rendre en ville pour travailler ou à se prélasser. De la même manière, l'acteur privé ou l'investisseur dispose d'une étendue de choix de localisation ou de délocalisation considérablement élargie. Avec la croissance des potentiels de vitesse procurés par les systèmes de communication et de transport, les possibilités de déplacement se sont considérablement élargies, et ces possibilités, accessibles au grand nombre car démocratisées, ont été largement actualisées.

Cela peut paraître paradoxal, mais les déplacements sont largement un impensé de la théorie urbaine, excepté chez certains chercheurs de l'École de Chicago; ils mettent ainsi en crise un certain nombre d'approches. Un grand nombre de recherches empiriques ont déduit de cette situation, dans les années 1960 et 1970, que la ville était en train de disparaître ou, tout du moins, de se dissoudre. Plus prosaïquement, nous savons désormais, depuis une quarantaine d'années, que la ville dense héritée de l'histoire, délimitée, et marquée par la congruence entre contiguïté spatiale et proximités sociales, se transforme progressivement à partir de la mobilité de ses habitants et de ses acteurs. Cette réalité est pourtant centrale et oblige à revoir les théories et les outils de la sociologie urbaine. La lecture fine du phénomène urbain nécessite en effet de se défaire d'un certain nombre de notions et de grilles de lecture statiques et territorialisées qui n'ont plus cours. Bien entendu, cela ne signifie pas que tout ait changé et que l'ensemble des apports de la sociologie urbaine, et plus particulièrement des théories urbaines,

soient à jeter; au contraire, nous pensons que cette situation inédite est l'occasion d'en discuter les apports et les limites, et de les agencer dans une théorie urbaine à reconfigurer.

D'où l'exercice reconfiguration des théories urbaines en mettant en exergue les courants théoriques comme la sociologie urbaine de l'École de Chicago, l'approche webérienne de la ville et celle de Maurice Halbwachs, pour mettre en évidence leurs apports pour une théorie de la ville contemporaine.

### **3.2 L'EXERCICE DE RECONFIGURATION DES THEORIES URBAINES**

Travailler sur la ville et l'urbain, c'est un peu comme se retrouver dans la posture des premiers sociologues, qui vivent dans cette époque de chaos où la nostalgie d'un ordre collectif se conjugue avec l'enthousiasme des réalisations possibles. En fait, les premiers sociologues tentent d'armer les hommes, de leur donner des outils de compréhension face à ce qui se passe. Or les outils intellectuels utilisés pour penser la ville ne fonctionnent plus si bien ou plus de la même manière qu'auparavant. Trois domaines sont plus particulièrement concernés par cette situation : ils permettent de cerner les principes auxquels une théorie urbaine devrait répondre pour permettre de saisir les transformations actuelles et futures de la ville.

#### **3.2.1 LA RECONCILIATION DES APPROCHES ABSTRAITES ET SENSIBLES DE LA VILLE ET DE L'URBAIN**

En sciences économiques et sociales, de nombreuses approches de la ville se cantonnent à une définition fonctionnelle ou abstraite du phénomène; or une telle définition ne permet de saisir qu'une partie de la réalité urbaine, et notamment ce qui fait sa substance sensible. Cette ville-là, on ne peut guère la regarder, la palper ou s'y cogner. La ville et plus généralement le territoire ont aussi des morphologies, des formes; on peut les toucher, les voir, s'y sentir bien au pas, les trouver belles ou non. Intégrer les différentes dimensions de l'urbain suppose de dépasser cette vision, accepter de sortir des métaphores pour retrouver la matérialité.

Ces constats renvoient assez largement à la division du travail entre disciplines scientifiques actives dans le domaine de la recherche urbaine, et dénoncée par André Corboz dans *La ville comme palimpseste* : « Il n'y a quasiment pas de communication entre les deux groupes de chercheurs qui s'occupent de la ville, soit, d'une part, les géographes, planificateurs, sociologues, démographes, historiens de l'économie et historiens tout court, de l'autre, les historiens de l'urbanisme et les architectes qui enquêtent sur l'évolution des cités. Les premiers œuvrent à l'échelle statistique sans tenir compte du fait que la ville est un artefact tridimensionnel, tandis que les autres étudient avant tout la morphologie urbaine et la typologie des bâtiments ainsi que leurs rapports réciproques, mais se soucient fort peu des causes socio-économiques qui les déterminent. Les questions posées par les deux groupes et leurs instruments d'enquête diffèrent profondément. Les seconds ont l'impression que les premiers parlent d'une entité traitée *in absentia*, soit d'un être sans corps, sans substance et sans lieu : le bâti serait-il tout autre que leurs constats seraient encore les mêmes. À quoi les premiers répliquent que les autres analysent un corps sans âme, du moment que la ville, selon Aristote et saint Augustin, est un ensemble d'hommes avant d'être un ensemble de pierres ».

Dépasser cette situation implique tout d'abord de prendre au sérieux les artefacts matériels et leur impact en tant que tels sur la transformation de la ville et de l'urbain, et renvoie aux approches de Maurice Halbwachs, notamment lorsqu'il décrit l'importance de l'analyse morphologique et propose une différenciation entre morphologie physique et morphologie sociale en invitant les chercheurs à analyser le rapport des groupes sociaux à l'espace physique. Le fait qu'une ville soit essentiellement en îlots ou en barres, desservie par un réseau de chemin de fer maillé ou par un grand réseau autoroutier, mono- ou polycentrique, disposant ou non d'un centre historique, de monuments à caractère patrimonial, de grands parcs clôturés ou d'espaces verts ouverts; le fait qu'une ville soit traversée par un fleuve, soit située au bord d'un lac, ait un front de mer; tous ces attributs agissent sur les pratiques sociales, la probabilité de se rencontrer et les lieux dans lesquels se déroulent ces rencontres, la manière dont les habitants s'approprient leur ville et y déploient des modes de vie. L'ensemble de ces éléments matériels agit sur les comportements des personnes en s'y sédimentant progressivement, produisant par ce biais des univers singuliers, qui se transforment lentement. Il agit également sur les acteurs collectifs, en influençant leurs représentations et plus généralement l'attractivité des localisations possibles les unes par rapport aux autres.

Ainsi, les artefacts matériels durent et restent dans le territoire ils produisent des effets longtemps après leur réalisation. Notons que cette transformation est récursive, car l'environnement construit est lu et vécu différemment au fur et à mesure du temps qui passe. Dans *Paris ville invisible*, Bruno Latour et Émilie Hermant soulignent avec l'exemple emblématique du Pont-Neuf l'aspect relatif de cette stabilité des objets urbains. Un objet comme le Pont-Neuf n'est pas posé éternellement au cœur de Paris, il évolue, mais à une vitesse particulière : « La différence entre les ponts de pierre, les organes de chair, les corps politiques, ne tient pas à leur nature, mais provient seulement de la vitesse à laquelle on en renouvelle les offices ». Nombre d'artefacts matériels et d'objets qui peuplent notre environnement construit ont des vitesses de renouvellement et de transformation relativement longues : vingt ans, trente ans, voire plus. Ainsi, un même objet est susceptible de prendre des

significations différentes au cours du temps, comme par exemple des anciens quartiers populaires, qui évoquent aujourd'hui bien souvent la nostalgie d'un monde ouvrier disparu et sont recherchés à ce titre par des populations à fort capital culturel.

Dépasser une approche abstraite et désincarnée de la ville et de l'urbain suppose pour le sociologue de ne pas cantonner l'action humaine dans des stratégies pouvant être lues par des conceptualisations plus ou moins raffinées du choix rationnel. Une telle approche réduit en effet la ville à un terrain de jeu offrant des opportunités à saisir, des moyens d'atteindre un but instrumental; elle nie donc, d'une certaine manière, ses dimensions sensibles.

Pour dépasser cette limite, il est indispensable de considérer l'action humaine comme fondamentalement plurielle et, ce faisant, se situer dans la tradition de recherche initiée par Max Weber et son *Homo sociologicus* doué de logiques d'action possibles qui se combinent, tradition qui a donné lieu à des contributions d'auteurs aussi différents que Raymond Boudon ou François Dubet et qui a récemment fait l'objet de nouveaux développements dans le courant de sociologie pragmatique française, courant de pensée qui propose une véritable méthodologie de prise en compte de cette pluralité, à travers les régimes d'engagement. Il s'agit en particulier de reconnaître que toute action humaine n'est pas nécessairement stratégique, mais peut relever de la routine et d'usages familiers dont la logique est d'assurer le bien-être, l'aisance, ou la sécurité ontologique, pour reprendre les mots d'Anthony Giddens; ou encore de l'ordre moral et de l'univers des valeurs. Des raisons d'ordre culturel ou relatives à l'expérience intime peuvent faire que l'on ne se sent pas à l'aise dans le plus « moderne et fonctionnel » des environnements. À l'instar des effets secondaires décrits par Jon Elster, il ne suffit pas de dire : je veux être à l'aise, pour pouvoir l'être. La sécurité ontologique, ou le « régime de familiarité » (Thévenot, op. cit.), est une autre manière de se rapporter au monde se constituant dans une temporalité lente et qui permet d'établir des routines et des habitudes. Laurent Thévenot, dans le sillage de toute une série d'auteurs, a récemment systématisé ces considérations en montrant que trois régimes - le régime de la justification, le régime du plan et le régime de familiarité - président à l'action humaine.

### 3.2.2 L'OUVERTURE DE LA CONCEPTION AREOLAIRE ET STATIQUE DE L'ESPACE

Comment peut-on décrire et comprendre un phénomène urbain qui se construit à partir de la rencontre des aptitudes de mobilité de ses acteurs, de la diversité des potentiels de vitesse disponibles et de l'hospitalité de l'espace, à l'aide de notions basées sur une conception statique de l'espace comme un territoire enclos ?

Les notions de densité humaine et de ségrégation spatiale fournissent un bon exemple du problème posé. La densité humaine d'un espace se mesure en termes de nombre de personnes résidentes par unité de surface. Nous savons cependant que l'insertion sociale ne se déroule plus nécessairement dans la proximité du domicile, ni même dans le quartier. Les activités de la vie quotidienne, comme les achats, le travail, les études, etc., sont réalisées dans des espaces beaucoup plus vastes. Que signifie dès lors la densité humaine au lieu de domicile ? Dans les villes d'il y a cinquante ans où l'insertion sociale se construisait dans la proximité du domicile, cela avait naturellement un sens, mais maintenant ? En fait, les indicateurs de densité humaine donnent une image fautive de la localisation de la population - ou, plus précisément, une image nocturne : ils nous disent où les gens dorment... mais cela ne nous renseigne plus sur la localisation de leur présence la journée. Notons que des indices de densité humaine basés sur le nombre d'habitants et d'emplois par unité de surface ont été développés pour tenter de pallier cette situation. Ils ne résolvent cependant que très partiellement le problème, les déplacements liés au travail ne représentant que moins de 30% des déplacements d'une population donnée un jour de semaine (du lundi au vendredi).

Le cas de la ségrégation spatiale est encore plus illustratif. Notion clé de la géographie et de la sociologie urbaine s'il en est, elle vise à mesurer les concentrations de populations aux caractéristiques similaires au sein d'un même espace. Les indices de ségrégation sont aussi fondés sur le domicile et posent donc exactement les mêmes problèmes que ceux qui viennent d'être relevés à propos de la densité humaine. Dans le cas de la ségrégation spatiale, la question va cependant plus loin, car un indice de ségrégation est souvent censé permettre de repérer des inégalités sociales. Or on peut tout à fait imaginer une ville fortement ségréguée sur le plan des domiciles, mais dont les habitants sont très mobiles dans la vie quotidienne au sein de leur agglomération, y compris parmi les catégories sociales défavorisées, et qui donc se côtoient et se mélangent entre catégories de population. Cette ville est-elle moins mixte qu'une autre ville aux indices de ségrégation beaucoup plus faibles, mais dont les différents habitants s'insèrent dans des lieux différents, à des échelles différentes, en utilisant des moyens de transport différents ?

L'accroissement des différentiels de vitesse dans les villes a redistribué l'importance des différentes formes spatiales que sont l'aréole, le réseau et le rhizome dans les modalités de l'insertion sociale. Chacune de ces trois formes se réfère à une conception de l'espace :

### 3.2.2.1 L'ESPACE AREOLAIRE

Il s'agit de l'espace statique qui s'incarne comme un territoire clôturé, caractérisé par un dedans et un dehors et des limites identifiables. Chacun occupe une place dans cet espace. La mobilité consiste à passer d'un espace à un autre. Une bonne partie de l'appareil conceptuel et méthodologique des sciences sociales est basé sur ce modèle, à l'instar des deux exemples que nous venons de développer - la densité et la ségrégation spatiale -, mais aussi de la cartographie de zones, de la classe sociale ou des politiques publiques nationales comme objet de science politique. La plupart des sources statistiques disponibles se réfèrent implicitement à des espaces aréolaires, leurs critères de différenciation sociaux (professions et catégories sociales, composition du ménage...) et spatiaux (pays, régions administratives) renvoyant à des espaces définis a priori comme pertinents, supposés homogènes et délimités par des frontières.

### 3.2.2.2 L'ESPACE RETICULAIRE

Il s'agit de l'espace conçu comme un agencement fonctionnel de lignes et de points, discontinu et ouvert, qui a des limites identifiables, mais de nature topologique. Dans cette conception, chacun dispose d'une accessibilité au réseau que constitue l'espace. L'accès est un enjeu central et le support matériel de transmission est au cœur de l'analyse. Sur le plan conceptuel, la notion de réseau a fait l'objet de nombreux développements, dans le domaine de l'analyse des relations sociales (les réseaux sociaux, le capital social), des réseaux techniques et territoriaux (les agglomérations, la dépendance automobile) et de leurs effets (la fragmentation). La littérature sur les global cities fait beaucoup appel à la notion de réseau lorsqu'elle cherche à mettre en relief les liens de dépendance entre des métropoles à partir des lignes aériennes ou des flux téléphoniques.

### 3.2.2.3 L'ESPACE RHIZOMIQUE

Il s'agit de l'espace conçu comme l'avènement d'un monde dans lequel la distance ne compte plus. Dans cette dernière optique, le peuplement du temps supplante le peuplement de l'espace. L'espace est alors lisse, indéfini et ouvert, il est un potentiel d'opportunités en perpétuelle réorganisation, un rhizome. Le monde n'est plus alors qu'une vaste interface. « L'instantanéité de l'ubiquité aboutit à l'atopie d'une unique interface ». La conception de l'espace comme rhizome s'inspire des travaux de Gilles Deleuze et Félix Guattari sur la déterritorialisation, et sa conceptualisation a fait suite au développement des technologies de communication à distance qui permettent l'immédiateté. Outre l'absence d'administration de la preuve empirique, cette conception souffre d'une sorte d'enthousiasme technologique qui considère que l'innovation technique change radicalement le monde - ici, en l'occurrence, les espaces digitaux de communication à distance. Personne ne nie que des pans entiers de la finance travaillent désormais dans l'immédiateté, que des communautés « virtuelles » se sont développées sur la Toile, mais permettons-nous de douter que cela provoque les cataclysmes annoncés par Paul Virilio et quelques disciples...

Ces trois formes spatiales correspondent largement aux trois « espèces d'espaces » génériques proposés par Jacques Lévy, soit le lieu, l'aire et le réseau. Si l'aire et le réseau renvoient à ce que nous avons défini respectivement comme espaces aréolaire et réticulaires, le cas du lieu est plus délicat. Le lieu est défini par Lévy comme « un espace au sein duquel le concept de distance n'est pas pertinent » et, lorsqu'intervient l'influence de la distance, on passe du lieu à l'aire. Mais peut-on définir des lieux au sein desquels la distance n'a pas d'influence ? Dans un café, ne choisit-on pas sa table en fonction des distances qui nous séparent d'autrui ? L'aisance implique des distances interpersonnelles au sein des lieux, et lorsque celles-ci ne sont pas respectées, comme dans un bus bondé, le bien-être s'en ressent. De même, dans une pièce, lorsque deux personnes parlent à voix basse pour ne pas être entendues d'une tierce personne, il y a influence de la distance. Au sein des lieux géographiques, on le voit, la distance exerce souvent son influence. Cela nous ramène à la forme du rhizome. Tel que défini par Deleuze et Guattari, il s'agit bien d'un espace au sein duquel la distance n'a pas prise, donc d'un lieu au sens de Lévy, mais fondamentalement il relève des espaces digitaux de communication et de l'immédiateté de franchissement qu'ils procurent. Le lieu pur est, en ce sens, d'abord un espace virtuel.

Dans la mesure où la ville et l'urbain se nourrissent des trois formes spatiales fondamentales présentées, l'enjeu pour la recherche urbaine est de développer des concepts qui les embrassent toutes les trois, et permettent de mettre en relief leurs agencements. Les trois ingrédients constitutifs de la substance d'un territoire que sont les modes de vie, les centralités fonctionnelles et les morphologies s'agencent en fonction des trois espèces d'espaces identifiés. Certaines tentatives de reconceptualisation de la ville par les réseaux ou les flux l'oublient parfois un peu trop vite.

#### 4 LA MOBILITE VERSUS LE CHANGEMENT

La discussion que nous venons de développer illustre le fait que, pour penser la ville, nous avons besoin d'une théorie et de concepts qui partent de la multitude de mouvements qui la traversent, car ce qui transforme la ville, c'est bien sa capacité de mobilité et celle de ses acteurs. L'idée n'est pas nouvelle : la croissance urbaine ne s'est-elle pas, de tout temps, largement développée à partir des flux migratoires ? La ville n'est-elle pas depuis toujours le lieu de la circulation et de la confrontation des idées ? Dans les années 1930, les chercheurs de l'École de Chicago parlaient de « l'homme doué de locomotion » comme épicycle de la sociologie urbaine. Cette conjecture garde toute son actualité dans la mesure où la coprésence reste le socle de base de la sociabilité et de l'insertion sociale, cela malgré l'essor considérable des techniques de communication à distance. Il en résulte que la mobilité des acteurs est au cœur de la dynamique du phénomène urbain et constitue un analyseur puissant de sa substance; nous avons pu le vérifier dans les pages qui précèdent. Valorisée sur le plan économique au titre de vecteur de croissance, la mobilité est aussi une exigence des entreprises à l'égard de leurs cadres. Elle prend en outre des formes nouvelles qui lient télécommunication, transport et aspirations résidentielles et bouleversent les temporalités de la vie quotidienne. La mobilité déstabilise l'architecture institutionnelle, oblige à réformer les structures de prise de décision jusque dans leurs fondements et, en fin de compte, interroge la gouvernabilité des territoires urbains.

Effleurée par la recherche urbaine, la mobilité est rarement centrale dans ses analyses. De fait, la mobilité, les déplacements, la communication est rabattue sur les questions relatives aux transports et aux réseaux techniques et territoriaux. La replacer comme étant le principe générateur de ville ou de non-ville sera donc une innovation dans le paysage de recherche actuel.

L'ensemble de la discussion qui précède l'illustre : pour avancer dans la connaissance de la mobilité, nous avons besoin d'une approche complète du phénomène, qui intègre ses manifestations sociales et spatiales et qui permettent de faire tenir ensemble les pièces du puzzle que l'histoire de la recherche a parfois égaré et souvent éparpillé. Dans cette entreprise, les travaux de Michel Bassand sont particulièrement éclairants.

Dans l'ouvrage intitulé *Mobilité spatiale*, Bassand et Brulhardt jettent les bases d'une telle approche. Ils définissent la mobilité comme l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état de l'acteur ou du système considéré. Avec cette définition, la mobilité présente une double qualité spatiale et sociale, ce qui en restitue la richesse. En outre, cette approche méthodologique apporte une réponse à l'émiettement de la notion de mobilité, dont nous avons pu constater qu'elle est problématique car elle oriente l'état des savoirs de façon pointue sur des formes spécifiques de déplacements, alors qu'un des aspects les plus intéressants de la recherche sur les phénomènes de mobilité réside précisément dans l'étude des interactions entre ses différentes manifestations. Ces interactions peuvent consister dans des renforcements, des jeux de substitution ou des modifications des formes elles-mêmes. Pourtant, aussi stimulante soit-elle, cette approche théorique présente deux limitations.

La première est relative aux liens entre déplacements et mobilité. En proposant de considérer la mobilité comme étant l'ensemble des déplacements impliquant un changement d'état, la définition de Bassand et Brulhardt ne « décolle » pas complètement les déplacements de la mobilité, elle ne permet donc pas d'envisager les trois espèces d'espaces identifiés, et notamment le rhizome.

Leur conception est issue de l'École de Chicago : le déplacement dans l'espace géographique ne devient mobilité que lorsqu'il implique aussi un changement social. C'est ainsi que Roderick D. McKenzie opposait la mobilité, qui était pour lui un déplacement événementiel se caractérisant par le fait qu'il marque de son empreinte l'histoire de vie, l'identité ou la position sociale de la personne qui le réalise (une migration, l'achat d'une maison...), à la fluidité, définie alors comme un déplacement sans effet particulier sur la personne (acheter du pain, se promener...), donc l'ensemble des déplacements routiniers de la vie quotidienne. Nous pensons pourtant qu'il faut aller encore plus loin. Les déplacements dans l'espace géographique et les déplacements dans l'espace social ne sont pas de même nature et surtout ne sont pas nécessairement concomitants. Ainsi, non seulement le franchissement d'une distance ne suffit pas à être mobile, si être mobile c'est aussi changer d'état socialement, mais, surtout, être mobile socialement peut survenir sans qu'il y ait franchissement de l'espace géographique.

La seconde est celle de la complexité. Aborder la mobilité à partir des cinq principes méthodologiques présentés ci-dessus implique la prise en compte d'effets d'interactions si nombreux que cela peut rendre cette approche inopérante. La principale vertu d'une telle approche systémique étant de considérer la mobilité comme un seul et même phénomène susceptible de se manifester de différentes manières, nous n'en retiendrons que ce postulat.

Pour répondre à ces objections, Willi Dietrich propose tout d'abord de considérer la mobilité comme étant un phénomène dont les manifestations sont imbriquées selon des temporalités sociales spécifiques : la minute, l'heure, le jour et la semaine pour la succession des activités et des rôles; la semaine, le mois et l'année pour les voyages; l'année et le cycle de vie pour les

déménagements et la mobilité professionnelle; et l'histoire de vie pour les migrations et l'histoire familiale. Ces différentes formes ont des impacts réciproques les unes sur les autres. Les formes de mobilité renvoyant aux temporalités les plus longues (le cycle de vie, l'histoire de vie) ont un impact systématique sur les formes de mobilité relevant de temporalités plus courtes. Après un déménagement, l'arrivée d'un enfant ou un changement d'emploi, on a nécessairement une mobilité quotidienne différente, ne serait-ce que parce que son espace pratiqué au quotidien a changé. Une migration internationale a non seulement pour conséquence de modifier la mobilité quotidienne, mais aussi de générer des voyages (revoir des amis, de la famille restée sur place), voire des mobilités résidentielles spécifiques (on emménage d'abord dans un meublé, puis on achète un appartement...). Cette manière de concevoir la mobilité comme un système organisé à partir de temporalités sociales, ou de systèmes d'emboîtement temporel, et non comme des formes de déplacement strictement spatial, permet de considérablement épurer la démarche.

À partir de cette conception de la mobilité comme changement, et dont les manifestations s'organisent sous formes d'emboîtements temporels, il est possible de conceptualiser trois dimensions d'analyse :

#### **4.1 LE CHAMP DES POSSIBLES**

Chaque contexte offre un champ des possibles spécifique en matière de mobilité. Celui-ci est composé de toute une série d'ingrédients : les réseaux disponibles, leur développement, leurs performances respectives et leurs conditions d'accès (réseaux routiers, autoroutiers, ferroviaires, plates-formes aéroportuaires, équipement du territoire en télécommunications); l'espace et l'ensemble de ses configurations territoriales (configurations urbaines, centralités fonctionnelles, territoires institutionnels, etc.); le marché de l'emploi, soit les possibilités de formation et d'emploi et le taux de chômage; les institutions et les lois régissant d'une manière ou d'une autre les activités humaines, comme par exemple la politique familiale, les aides à la propriété et au logement, la politique d'immigration..

#### **4.2 LES APTITUDES A SE MOUVOIR**

Chaque personne ou acteur collectif se caractérise par des aptitudes à se mouvoir dans l'espace géographique, économique et social. Cet ensemble d'aptitudes se nomme la motilité qui se compose de l'ensemble des facteurs définissant la potentialité à se déplacer ou à être mobile, soit les capacités physiques, le revenu, les aspirations à la sédentarité ou à la mobilité, les systèmes techniques de transport et de télécommunication existants et leur accessibilité.

#### **4.3 LES DEPLACEMENTS**

Ils renvoient au franchissement de l'espace, ou plus précisément des trois formes spatiales identifiées, soit: l'aréole, le réseau et le rhizome. Ces déplacements sont soit orientés et se déroulent alors entre une origine et une ou plusieurs destinations, soit s'apparentent à une pérégrination sans véritable origine ou destination.

Ensemble, ces trois dimensions sont susceptibles de produire de la mobilité, mais il est important de ne pas postuler les relations qu'ils entretiennent entre eux : un champ du possible offrant des réseaux très efficaces, dont l'accès est démocratisé, n'entraîne pas mécaniquement une appropriation ou des usages donnés; de même, une motilité très développée dans une population peut servir à s'ancrer fortement dans un territoire plutôt qu'à changer de statut. Une population qui se déplace beaucoup n'a pas nécessairement un champ des possibles très favorable aux déplacements, etc.

Tout l'intérêt de ce modèle est de permettre de travailler sur les relations entretenues entre le champ des possibles, la motilité et les déplacements. Chaque contexte offre un champ des possibles spécifique, donc des conditions de mobilité différentes.

### **5 CONCLUSION**

De tout ce qui précède, il est à noter que les différentes positions théoriques relatives à la ville et l'urbain se sont souvent exprimées de façon exclusive et totalisante quoique adressées à une discipline et donc très partielles. Plus ou moins rattachées à des écoles de pensées telles que le structura-fonctionnalisme, le post-modernisme et le post-structuralisme, elles ont l'art de s'ignorer. Cette ignorance résulte du fait qu'elles évoluent dans des champs de recherche différents, ce qui présente aux yeux de François Dubet plusieurs handicaps. Le premier est que les théories générales sont traitées dans les faits comme les théories partielles. Le deuxième est que les modes intellectuelles jouent un rôle central en raison de la faiblesse des critères de choix. Le troisième et le dernier handicap peut être l'abandon, sans beaucoup d'examen, des ambitions de la sociologie classique. Lorsque l'indifférence cesse, le dénigrement le remplace souvent. Ce qui rappelle les propos de Pierre Bourdieu sur

Zygmunt Baumann où la démolition de l'ouvrage la sociologie de devirilio (1998) la bombe informatique entreprise par Levy lors de sa sortie sont par exemple tout à fait symptomatique de cet état de fait.

Sur un autre plan, il faut dire que, dans les travaux sur la ville et l'urbain, l'observation empirique occupe souvent une place paradoxale. Dans la plupart du temps, elle est convoquée pour administrer la preuve ultime de la véracité des théories exprimées mais cet usage reste sélectif et partiel et opportuniste. La dialectique entre la théorie et la recherche empirique est souvent absente de la construction des modèles qui viennent d'être rapidement présentées. Les essais et les travaux sur la transformation de la ville et de l'urbain sont truffés de convocations de soi-disant résultats empiriques censés appuyer ou justifier une construction théorique..

Enfin (c'est un connecteur d'énumération qui indique un dernier point : j'ai du mal à repérer cette énumération), la sociologie urbaine a souvent été une analyse des phénomènes sociaux qui se déroulent en ville. De ce fait, elle ne s'intéresse pas suffisamment à la substance de la ville, à sa nature et à ses propriétés.

Il s'agit, en particulier, de repérer les tendances génériques et localisées : quels sont les ingrédients invariants d'une ville ? Comment se spatialisent-ils ?

## REFERENCES

- [1] Augé M. (1992), *Non-lieux*, Paris, Le Seuil.
- [2] Authier J.-Y. (2001), *Du domicile à la ville*, Paris, Anthropos.
- [3] Bassand M., Brulhardt M.-C. (1980), *Mobilité spatiale*, Saint-Saphorin, Georgi.
- [4] Bauman Z. (2000), *Liquid Modernity*, London, Polity.
- [5] Blanc M. (1987), « *Commande publique et sociologie urbaine* », *Espaces et sociétés*.
- [6] Boudon R. (1995), *Le juste et le vrai*, Paris, Fayard.
- [7] Burgess E., McKenzie R. D., Park R. E. (1925), *The City*, Chicago, Chicago University Press.
- [8] Castells M. (1972), *La question urbaine*, Paris, Maspero.
- [9] Castells M., Godard F. (1974), *Monopolville*, Paris, Mouton.
- [10] Chapoulie J.-M. (2001), *La tradition sociologique de Chicago*, Paris, Le Seuil.
- [11] Chombart de Lauwe P.-H. (1956), *La vie quotidienne des familles ouvrières*, Paris, Éd. du CNRS.
- [12] Corboz A. (2001), *Le territoire comme palimpseste et autres essais*, Paris, Éd. de l'Imprimeur.
- [13] Deleuze G., Guattari F. (1980), *Mille plateaux : schizophrénie capitaliste*, Paris, Éd. de Minuit.
- [14] Dietrich W. (1990), *Mobilité et renouvellement local de l'emploi*, thèse EPFL, n° 831, Lausanne, EPFL.
- [15] Dubet F. (1994), *Sociologie de l'expérience*, Paris, Le Seuil.
- [16] Dubet F., Lapeyronnie D. (1992), *Les quartiers d'exil*, Paris, Le Seuil.
- [17] Durkheim É. (1993), *Les règles de la méthode sociologique*, Paris, PUF.
- [18] Firey W. (1947), *Land Use in Central Boston*, Cambridge, Harvard University Press.
- [19] Fischer G.-N. (1981), *La psychosociologie de l'espace*, Paris, PUF.
- [20] Fourquet F., Murard L. (1973), *Les équipements du pouvoir. Villes, territoires et équipements collectifs*, Paris, UGE, « 10/18 ».
- [21] Genard J.-L. (2008), À propos du concept de réflexivité, texte présenté à l'EPFL le 14 février 2008 dans le cadre d'un séminaire consacré aux nouvelles approches de la sociologie urbaine.
- [22] Grafineyer Y., Joseph I. (1979), *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Champ urbain.
- [23] Halbwachs M. (1970), *Morphologie sociale*, Paris, A. Colin.
- [24] Halbwachs M. (1950), *La mémoire collective*, Paris, PUF.
- [25] Halbwachs M. (1932), « *Chicago, expérience ethnique* », *Les Annales d'histoire économique et sociale*, t. IV.
- [26] Hall T. E. (1984), *Le langage silencieux*, Paris, Le Seuil.
- [27] Hall T. E. (1971), *Laldiznension cachée*, Paris, Le Seuil.
- [28] Harvey D. (1990), *The condition of Postmodernity*, Oxford, Blackwell.
- [29] Hoyt H. (1939), *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*, Washington DC, US Government Printing Office.
- [30] Kaplan C. (1996), *Question of Travel*, Durham, Londres, Duke University Press.
- [31] Kaufmann V. (2008), *Les paradoxes de la mobilité*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- [32] Kaufmann V. (2002), *Re-Thinking Mobility*, Aldershot, Ashgate.
- [33] Kesselring S. (2008), « *The mobile risk society* », in W. Canzler, V. Kaufmann, S. Kesselring (eds), *Tracing Mobilities*, Aldershot, Ashgate.
- [34] Lannoy P. (2003), « *L'automobile comme objet de recherche. Chicago, 1915-1940* », *Revue française de sociologie*,

- [35] Latour B., Hermant E. (1998), Paris, ville invisible, Paris, La Découverte.
- [36] Lecuyer R. (1976), « Psychologie de l'espace », II : « Rapports spatiaux interpersonnels et la notion d'espace personnel », L'Année psychologique,.
- [37] Lefebvre H. (1974), Le droit à la ville, Paris, Le Seuil.
- [38] Lefebvre H. (1970), La révolution urbaine, Paris, Gallimard.
- [39] Lefebvre H. (1968), La vie quotidienne dans le monde moderne, Paris, Gallimard.
- [40] Lévy A. (2005), « Formes urbaines et significations : revisiter la morphologie urbaine », Espaces et sociétés,
- [41] Lévy J. (1994), L'espace légitime, Paris, Presses de la Fondation nationale des sciences politiques.
- [42] Lévy P. (1999), « La pensée crash de Paul Virilio », Les Cahiers de médiologie, mai.
- [43] Lugassy F. (1989), Logement, corps, identité, Paris, Bégédís.
- [44] Marchai H. (2006), Le petit monde des gardiens-concierges, Paris, L'Harmattan.
- [45] McKenzie R. D. (1927), « Spatial distance and community organization pattern », Social Forces,.
- [46] Moles A., Rohmer É. (1976), Micro psychologie et vie quotidienne, Paris, Denoël-Gonthier.
- [47] Montulet B. (1998), Les enjeux spatio-temporels du social-mobilité, Paris, L'Harmattan.
- [48] Offner J.-M., Pumain D. (dir.) (1996), Réseaux et territoires. Significations croisées, La Tour d'Aigues, Éd. de l'Aube.
- [49] Paulet M. (2005), Géographie urbaine, Paris, A. Colin.
- [50] Pinçon M., Pinçon-Charlot M. (2007), Les ghettos du gotha, Paris, Le Seuil.
- [51] Pinçon M., Pinçon-Charlot M. (1989), Dans les beaux quartiers, Paris, Le Seuil.
- [52] Raymond H. et al. (1966), L'habitat pavillonnaire, Paris, CRU.
- [53] Rapoport A. (2005), Architecture. Culture and Design, Chicago, Locke Science and Publication Company.
- [54] Rifkin J. (2000), L'âge de l'accès, Paris, La Découverte.
- [55] Simmel G. (1989), Philosophie de la modernité, Paris, Payot.
- [56] Sommer R. (1969), Personal Space. The Behavioral Basis of Design, London, Prentice-Hall.
- [57] Stébé J.-M. (2008), Risques et enjeux de l'interaction sociale, Paris, Lavoisier.
- [58] Stébé J.-M., Marchai H. (2007), La sociologie urbaine, Paris, PUF.
- [59] Tarrius A. (2000), « Nouvelles formes migratoires, nouveaux cosmopolitismes » in M. Bassand, V. Kaufmann, D. Joye (dir.), Enjeux de la sociologie urbaine, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- [60] Taylor P. (2004), World City Network. A Global Urban Analysis, London, Routledge.
- [61] Thévenot L. (2006), L'action au pluriel. Sociologie des régimes d'engagement, Paris, La Découverte.
- [62] Urry J. (2007), Mobilities, Londres, Polity.
- [63] Urry J. (2005), Sociologie des mobilités. Une nouvelle frontière pour la sociologie ?, Paris, A. Colin.
- [64] Veltz P. (1996), Mondialisation, villes et territoires, Paris, PUF.
- [65] Virilio P. (1998), La bombe informatique, Paris, Galilée.
- [66] Virilio P. (1984), L'espace critique, Paris, Christian Bourgois.
- [67] Weber M. (2003), Économie et société. vol. 1, Paris, Pocket.