

Défis des villes du XXI^e siècle

Andrée Fortin

DANS **REVUE LUMEN VITAE** 2011/4 (VOLUME LXVI), PAGES 381 À 390

ÉDITIONS **UNIVERSITÉ CATHOLIQUE DE LOUVAIN**

ISSN 0024-7324

ISBN 9782873244262

DOI 10.3917/lv.664.0381

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://www.cairn.info/revue-lumen-vitae-2011-4-page-381.htm>



CAIRN.INFO
MATIÈRES À RÉFLEXION



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...

Flashez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.

Distribution électronique Cairn.info pour Université catholique de Louvain.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Défis des villes du *xxi*^e siècle

Par Andrée FORTIN¹

Depuis 2008, selon l'ONU, la moitié de la population mondiale vit « en ville ». En fait, il est difficile de parler de la ville au singulier, tant elles diffèrent les unes des autres par leur taille, leurs activités culturelles et économiques. Certaines villes comptent quelques milliers d'habitants et d'autres plusieurs millions ; il n'en demeure pas moins qu'en ce début de *xxi*^e siècle, elles constituent désormais le milieu de vie de la majorité de la population du globe. Le changement ne concerne pas que le nombre ou la taille des villes, mais aussi leur forme : les agglomérations urbaines s'étendent sur des territoires toujours plus vastes, où la frontière entre la ville proprement dite, la banlieue et la campagne est plus difficile que jamais à tracer. Cette croissance des villes est rendue possible – tout en l'obligeant toujours davantage – par la mobilité des personnes, des biens et des informations. De la sorte, l'expérience de la vie urbaine est bien différente aujourd'hui de ce qu'elle était il y a 100 ou 150 ans. J'examinerai ici tour à tour les caractéristiques géographiques, sociales et politiques des villes contemporaines et les défis auxquels elles font

1 Andrée FORTIN est professeure au Département de sociologie de l'Université Laval et directrice de la revue *Recherches sociographiques*. Membre du Groupe interdisciplinaire de recherche sur les banlieues, elle a publié, avec Carole Després et Geneviève Vachon, *La banlieue s'étale* (Québec, Nota bene, 2011) et *La banlieue revisitée* (Québec, Nota bene, 2002). – Adresse : Département de sociologie, Pavillon Charles De Koninck, 1030 avenue des Sciences humaines, Université Laval, Québec, Qc., G1V 0A6, Canada ; courriel : andree.fortin@soc.ulaval.ca.

face, défis tant pour tous ceux qui y vivent que pour ceux qui veulent y faire advenir des changements. Ces défis les concernent tous à des degrés divers, ce qui fait l'unité de ces villes et les solidarités qui s'y déploient.

Définir la ville

Qu'est-ce que la ville ? C'est à la fois un milieu bâti de grande densité et le foyer d'activités économiques et culturelles, souvent le siège de l'administration publique, et bien sûr un milieu de vie. Aussi la ville a été souvent définie par la « simultanété »², autrement dit comme le lieu « où ça se passe », celui de la rencontre et de la convergence. Or en notre ère d'Internet, de multiplication des chaînes télévisées ainsi que des téléphones cellulaires, cette simultanété n'est plus confinée à un territoire donné et certains analystes affirment même qu'il n'y aurait plus désormais de « dehors » à la ville³, d'autant plus que dans plusieurs pays développés, 80% de la population vit dans des villes ; c'est notamment le cas au Québec. « Ville » et « société » tendent de plus en plus à devenir synonymes. Comment en est-on arrivé là ?

De l'Antiquité jusqu'à la révolution industrielle, les villes se sont développées le plus souvent au confluent d'axes routiers, maritimes ou fluviaux. C'est ce croisement de routes qui permettait la « simultanété », les échanges économiques et intellectuels, l'exercice du pouvoir, la diversité des activités et la rencontre des personnes. Avec le chemin de fer et le bateau à vapeur, au XIX^e siècle, la vitesse de déplacement s'accroît de façon inédite et les distances parcourues augmentent proportionnellement, tant dans les villes qu'entre elles. Le tramway et le métro propulsent les banlieues à des distances toujours plus grandes du centre. Puis au cours du XX^e siècle, la voiture introduit une nouvelle souplesse dans les horaires et les circuits, et les agglomérations urbaines s'étalent encore davantage à la faveur des autoroutes qui les traversent, qui les structurent. Cela a des effets importants sur la vie quotidienne et sur les modes de vie.

En Amérique du Nord comme en Australie, la majorité de la population habite désormais non dans la ville en tant que telle mais dans la banlieue, et la voiture individuelle tend à devenir la norme (au milieu du XX^e siècle, elle était davantage un bien « familial »). Au Québec par exemple, en ce début de millénaire, le nombre de voitures augmente plus rapidement que celui de la population. En Europe la même

2 H. LEFEBVRE, *Le droit à la ville*, Paris, Anthropos, 1968.

3 O. MONGIN, *La condition urbaine. La ville à l'heure de la mondialisation*, Paris, Seuil, 2005.

migration vers la périphérie des villes s'observe. Les mégalo-poles, où la population dépasse dix millions d'habitants et dont le nombre est en constante augmentation dans les pays du Sud, croissent à la faveur de la multiplication non seulement de banlieues pour les classes favorisées, mais aussi de bidonvilles, ce qui entraîne de nombreux problèmes écologiques ainsi que de pauvreté et de criminalité⁴. Dans ces villes toujours plus étalées, il n'y a pas que les résidents qui s'établissent en périphérie : industries, commerces de détail, services publics et privés s'éparpillent également sur le territoire. Des centres commerciaux s'établissent le long des autoroutes, ou à leur intersection. Des parcs industriels poussent sur des terrains vacants à la frange des villes et sont souvent difficilement accessibles en transport en commun. Écoles, services de santé, complexes sportifs et centres culturels suivent la population dans sa dispersion sur le territoire.

C'est ainsi qu'il faut parler des villes au pluriel, tant elles diffèrent. À l'intérieur de chacune d'elles les disparités sont également importantes. Dans les centres villes, des secteurs à caractère historique et patrimonial deviennent des destinations touristiques où seuls les plus fortunés ont les moyens de s'établir. Ils se juxtaposent aux quartiers délabrés où les plus démunis sont « captifs ». La classe moyenne, fuyant les quartiers défavorisés, mais n'ayant pas les moyens de s'installer au cœur de la ville, s'installe toujours plus loin du centre. Dans plusieurs villes, tant au Nord qu'au Sud, se développent des *gated communities*, quartiers aux immeubles sécurisés dont l'accès est sévèrement contrôlé par des gardes de sécurité ; ces enclaves se multiplient à la faveur de l'insécurité, réelle ou ressentie, des grandes villes⁵. La dynamique que je viens d'esquisser fait dire à Jacques Donzelot⁶ que la ville actuelle en est une « à trois vitesses ». Il y a premièrement « gentrification », c'est-à-dire rénovation des quartiers centraux et leur appropriation par les plus riches, deuxièmement « périurbanisation » de la classe moyenne qui s'installe dans des banlieues toujours plus excentrées, et enfin « relégation » des plus pauvres, coincés dans des lieux qu'ils n'ont pas choisis et dont ils n'ont pas les moyens de partir, même pour travailler, car ils n'ont pas les voitures qui leur permettraient de se rendre dans des parcs industriels désormais situés le long des autoroutes, en marge des villes. Dans tous les cas, on peut parler d'un « entre soi », par opposition à la rencontre qui caractérisait la ville jusqu'à il y a encore une cinquantaine d'années.

4 M. DAVIS, *Le pire des mondes possibles. De l'explosion urbaine au bidonville global*, Paris, La Découverte, 2007.

5 Th. PAQUOT (Dir.), *Ghettos de riches : tour du monde des enclaves résidentielles sécurisées*, Paris, Perrin, 2009.

6 J. DONZELOT, *La ville à trois vitesses et autres essais*, Paris, Esprit, 2009.

Le devenir actuel des villes semble paradoxal, caractérisé à la fois par la croissance et le repli. D'une part, elles empiètent sur des territoires toujours plus vastes, grâce aux moyens de transport et de communication, et la « simultanété » caractérisant la ville tend à recouvrir tout l'espace social⁷, mais d'autre part, les différents quartiers qui les composent tendent à être habités chacun par des gens aux caractéristiques similaires, ce qui tend à y créer des clivages et à y accentuer les différences. Aussi, les débats tant politiques que théoriques sur la ville contemporaine concernent son unité, sa cohésion. Du point de vue géographique, on parle de villes polycentriques, dont l'envers est le morcèlement ; du point de vue social ce qui retient l'attention, ce sont les réseaux *versus* l'isolement ; enfin d'un point de vue politique, on discute de citoyenneté, qui côté pile révèle le pluralisme et côté face l'exclusion. Reprenons.

Morcèlements

Au début du xx^e siècle, Paris et Chicago, dont le développement s'est réalisé en cercles concentriques, constituaient les modèles à partir desquels les analystes abordaient la ville. En ce début de xxi^e siècle, les modèles sont plutôt Los Angeles ou le Delta de la rivière des perles : de vastes territoires ponctués de noyaux plus denses qui sont reliés par des autoroutes, et la notion de « centre » qui perd sa pertinence au profit de celle de l'archipel. Désormais, le centre économique ne correspond pas nécessairement aux centres politique, administratif, culturel et historique.

Les résidents de cette ville polycentrique se déplacent essentiellement entre leur lieu de résidence et celui où ils travaillent ainsi que celui où ils consomment ; ce faisant, ils ne fréquentent pas l'ensemble de l'agglomération mais y circulent selon des itinéraires précis, à des moments précis. Ces circuits ne les conduisent pas nécessairement vers le centre de la ville. En Amérique du Nord par exemple, les déplacements entre les banlieues augmentent au détriment de ceux entre les banlieues et le centre : c'est de moins en moins dans les quartiers centraux que l'on travaille ou consomme à cause de l'étalement des lieux de travail et de consommation auquel j'ai fait plus tôt allusion.

Quels sont alors les lieux de rencontre dans la ville ? Y a-t-il « simultanété » ailleurs que sur Internet ? La place publique, au sens où on l'entendait encore au milieu du xx^e siècle, tend à disparaître : la rue

⁷ Autrefois, on parlait de « village global », désormais c'est plus de « ville globale » dont il est question.

est le domaine de la voiture, les parcs sont fréquentés essentiellement par les résidents du quartier, et le centre commercial, où il faut se rendre en voiture, a supplanté le marché. Plusieurs secteurs, à tort ou à raison, sont perçus comme dangereux, et on évite de s'y rendre ; c'est aussi pour se protéger des incursions des résidents de ces quartiers dangereux qu'on s'installe dans des *gated communities*.

L'(auto)mobilité et les trajets bien balisés des citoyens diminuent les occasions de rencontres sur une base quotidienne et renforcent les représentations stéréotypées. Si, dans les quartiers centraux par exemple, les banlieusards sont perçus comme d'interchangeables conducteurs d'automobiles, amateurs de pelouses bien tondues et de barbecues, réciproquement les banlieusards fréquentent peu le centre-ville de peur d'y croiser délinquants, drogués et autres personnages inquiétants. De plus, les stéréotypes sont entretenus par les médias, dont l'effet est paradoxal. Ceux-ci, radio, télévision et Internet, contribuent à la diffusion des mêmes valeurs, des mêmes aspirations partout sur la planète. De même, l'information circule de façon inédite, relayée par les médias traditionnels, mais aussi les médias « sociaux » comme Facebook, ou par les téléphones cellulaires : manifestations au Caire, inondations en Australie, tsunami au Japon, nous pouvons tout suivre depuis l'Amérique du Nord ou l'Europe. Cela dit, les médias tant traditionnels que « sociaux » sont aussi le reflet de communautés, et s'ils servent à la mobilisation et au changement, ils risquent également de se transformer en médias-poubelle entretenant les préjugés⁸, voire la haine comme la tristement célèbre Radio des Mille Collines au Rwanda.

Les idées toutes faites qu'on entretient sur les autres groupes sociaux et qui ne sont pas mises à l'épreuve de la rencontre peuvent aboutir à un refus de l'autre. Ce refus peut bien sûr se manifester par l'établissement de *gated communities*, mais aussi par le syndrome du « pas dans ma cour » : pas de résidences pour jeunes, pour vieux, pour Amérindiens, pour personnes avec des problèmes de santé mentale, etc.

Comment peuvent s'exercer des solidarités et s'en construire de nouvelles dans ce contexte ?

8 D. VINCENT, O. TURBIDE et M. LAFOREST, *La radio X, les médias et les citoyens. Dénigrement et confrontation sociale*, Québec, Nota bene, 2008.

« L'air de la ville rend libre », dit-on ; la ville est associée à la modernité et à l'expression des différentes identités. Une idée reçue veut que la ville soit le lieu de l'anonymat alors que le monde rural était celui de la sociabilité. S'il est vrai que dans les villes il est possible de se soustraire au regard – et au jugement – des autres, et si certains groupes y recherchent la possibilité de vivre de façon différente (les homosexuels par exemple), la ville facilite également l'exercice des solidarités. L'urbanisation n'a pas détruit les liens familiaux et l'entraide familiale, c'est ce que montrent les travaux de sociologues, d'anthropologues et d'historiens, tant en Europe et en Amérique du Nord que dans les pays du Sud. Encore en ce début de millénaire, les gens préfèrent s'établir dans des quartiers où ils ont des racines, dans ceux où vivent déjà des membres de leur parenté, voire dans le même immeuble ou dans un immeuble voisin. De tels réseaux de parenté se déploient tant dans les quartiers centraux que dans les plus périphériques, tant chez les propriétaires que chez les locataires. Ceux qui arrivent de la campagne ou d'autres pays misent sur leur parenté et plus largement sur leurs compatriotes pour faciliter leur intégration dans la ville, d'où l'apparition de quartiers ethniques, quartier chinois ou petite Italie, par exemple, ou quartiers où sont surreprésentés les gens d'une région rurale bien particulière.

Cela dit, l'étalement des villes complique l'entraide. « Proche » ne veut pas dire la même chose dans la ville de l'automobile et dans celle des piétons ; c'est toujours en temps de déplacement qu'on mesure la distance, et un « voisin » peut vivre à dix minutes... en voiture. Si l'automobile permet de transporter paquets et provisions, si elle permet de conduire de porte à porte des personnes à mobilité réduite (jeunes enfants ou personnes âgées en perte d'autonomie), choses impossibles en transport en commun, les temps de déplacement s'étirent bien souvent à cause des embouteillages. L'« accompagnement » offert aux personnes dépendantes est souvent non seulement du temps passé avec elles, ce qui entraîne des déplacements de la part des aidants, mais aussi au sens strict, de l'accompagnement lors de leurs déplacements. La tâche des proches aidants est souvent discutée dans sa composante temporelle : les aidants n'ont plus de temps à eux (à elles) ; l'entraide a aussi une composante spatiale, que la vie en ville peut favoriser quand les gens habitent « près » des membres de leur réseau, mais aussi compliquer quand ce n'est pas le cas ou quand diverses démarches, comme des rendez-vous médicaux, obligent de longs déplacements.

L'entraide et les solidarités peuvent aussi bien sûr s'exercer entre des personnes non apparentées. Si des réseaux se mettent en place hors de la parenté, c'est essentiellement dans le voisinage qu'ils s'organisent, celui-ci pouvant avoir été choisi, comme dans une coopérative d'habitation, un quartier ethnique, un village gai, voire une *gated community*, ou non choisi, comme dans le cas des HLM ou des bidonvilles. Si de nouvelles solidarités et réseaux d'entraide se construisent, c'est à la jonction de la proximité géographique et des affinités, à la faveur d'une proximité dans les styles de vie et les valeurs.

Bref, des réseaux de parenté et des réseaux d'entraide sont bel et bien présents dans les grandes agglomérations. Il y a néanmoins des laissés-pour-compte, et il y en aura de plus en plus pour trois raisons. La mobilité entre les villes et les régions écartèle les réseaux de parenté d'une part. La diminution du nombre d'enfants par famille entraîne à moyen terme celle des membres du réseau entre lesquels les responsabilités peuvent être partagées, d'autre part. Enfin, s'il est possible à de nouveaux réseaux d'entraide de se développer, rien ne le garantit, et s'ils se créent, il n'est pas évident qu'ils puissent apporter une aide équivalente à celle fournie par les familles, à long terme et pour des « cas lourds ».

Les réseaux d'entraide et de solidarité tendent à demeurer dans les limites des quartiers, voire des voisinages, ou de la parenté, bref ils demeurent dans un relatif « entre soi ». Ils ne permettent pas d'enjamber toute la ville et d'y contrer le morcèlement géographique et social. Y a-t-il des lieux où la ville polycentrique se pense comme telle et se donne une cohésion, un projet collectif ?

Places publiques et espace public

La « cité » demeure par excellence le mode sur lequel on pense le politique, et c'est de « citoyen » qu'on qualifie tant l'électeur que celui qui participe aux débats publics. La démocratie est née dans les villes, et on affirme parfois que la ville est le lieu privilégié du politique car elle génère des appartenances et des identités collectives qui se dissolvent au niveau national.

Mais l'éloge de la proximité doit être tempéré. Si, comme je l'ai mentionné plus haut, c'est dans le voisinage que peuvent le mieux s'exercer les solidarités, c'est là aussi que la présence de l'autre peut être ressentie comme envahissante (tant par les bruits et les odeurs que les commérages). Si le monde rural est parfois célébré pour les solidarités qui y existent, il est aussi décrié pour son côté clochemerle.

Vivre sur un même territoire, dans un même quartier, ne garantit pas l'existence d'une identité collective. Le sentiment d'appartenance à un quartier peut se décliner de façons très diverses comme en témoignent les réunions de comités de citoyens, de conseils de quartier ou d'arrondissement. Bien sûr, sans pluralisme, pas de démocratie. Mais l'existence d'un pluralisme ne garantit pas celle de la démocratie car il peut conduire à la compartimentation des identités⁹, ce qui du point de vue politique conduit au dialogue de sourds. Ce qui se compartimente, ce peuvent être des sous-groupes dans un quartier, mais aussi, les divers quartiers entre eux comme je le mentionnais plus haut. La ville polycentrique est un archipel dont l'unité n'est pas donnée *a priori*. Comment le débat démocratique peut-il s'y dérouler, et des débats réels s'y tenir ?

Pour qu'existent des identités collectives et une citoyenneté commune, il faut un lieu de rencontre, une place publique, où on se frotte à la différence et où il est possible de l'appivoiser. Dans les villes actuelles, lieux de rencontre et places publiques prennent forme essentiellement lors de moments privilégiés, événements festifs comme un carnaval ou une parade (celle de la fête nationale ou de la fierté gaie, par exemple), événements culturels comme les festivals ou encore championnats sportifs. La place publique est un lieu de rencontre et notamment celle de la rencontre de la différence ; son existence ne suffit pas à instaurer un dialogue. Il ne faut pas confondre l'espace public de délibération avec la place publique de la rencontre, mais s'il n'y a pas de lieu de rencontre et de confrontation, comment pourra se former le lieu commun soutenant le débat ? La discussion n'est pas synonyme de démocratie, mais pas de démocratie sans discussion, sans confrontation.

Quels mécanismes peuvent encadrer le débat démocratique dans les villes polycentriques ? Celles-ci sont le plus souvent constituées de plusieurs entités administratives, de plusieurs municipalités : petites villes, banlieues ou villages, qui ont été happées par l'étalement. Les activités économiques y ont été transformées, l'habitation s'y est densifiée, mais les structures municipales y sont demeurées intactes. Les regroupements et fusions de ces entités administratives ne vont pas de soi et ne s'effectuent généralement pas simplement ni spontanément. On a ainsi vu au Québec une importante résistance populaire aux fusions municipales au début des années 2000. Mais la résistance à la mise en place de « communautés métropolitaines » ne vient pas que de la population, mais aussi du milieu politique, tant au Québec que dans « le grand Paris », par exemple.

9 J. BEACHEMIN, *La société des identités. Éthique et politique dans le monde contemporain*, Montréal, Athéna, 2007.

L'enjeu est ainsi de concilier la démocratie à l'échelle des quartiers et celle dans l'ensemble de la ville. Comment des projets locaux peuvent-ils remonter jusqu'au global ? Comment le niveau global peut-il gérer l'ensemble du territoire et imposer une direction commune au développement sans pour autant ignorer les différences, voire sombrer dans la bureaucratie et le dirigisme ? Comment penser la ville dans son ensemble et à long terme, dans un débat démocratique ouvert et qui permette la rencontre, et évite le repli dans un « entre-soi » ? S'il n'est pas toujours clair de penser ce qu'est la citoyenneté dans les villes actuelles, l'exclusion, c'est le nonaccès à certaines ressources ou activités.

Défis des villes, défis de société

Comme plus de la moitié de la population mondiale vit actuellement dans des villes, les défis auxquels celles-ci sont confrontées sont les défis majeurs de la société du XXI^e siècle. Toutes les dynamiques dont je viens de parler se doublent aussi d'enjeux environnementaux et climatiques. Il faut nourrir tous les urbains et leur assurer un approvisionnement en produits frais ; même dans une ville comme Montréal, cela ne va pas de soi, car 40 % des résidents de cette ville habitent des « déserts alimentaires » où il est impossible de trouver fruits et légumes frais à moins de 500 mètres de marche. Plusieurs villes ont des problèmes d'approvisionnement en eau potable, sans parler de problèmes de gestion des déchets. Asphalté et béton, dans les centres des villes, mais aussi dans les stationnements de banlieue, créent des îlots de chaleur contre lesquels les plantations, les toits verts sont les meilleurs remèdes – et pourquoi pas l'agriculture urbaine et les jardins communautaires ?

Les villes sont aujourd'hui aux prises avec de nombreux défis, et marquées par des dynamiques de morcèlement, qui sont paradoxalement renforcées par les moyens de transport et de communication actuels qui devraient contribuer à la convergence et à la rencontre. Dans ce contexte, l'exercice de la pastorale est aussi confronté à ces mouvements de morcèlement et de convergence, tant à l'échelle du voisinage, du quartier que de la ville dans son ensemble.

THE CHALLENGES OF THE TWENTY-FIRST CENTURY CITY

Metropolises and megapolises spread across vast territories. The frontiers between town, suburb and country are increasingly difficult to identify. In North America, the majority of the population now resides in suburbs, and individual cars are becoming the norm. Diverse central or peripheral neighbourhoods are inhabited by specific populations: the social situation being closely connected with the spatial situation. All of this brings about many challenges. How can different social groups that have fewer and fewer opportunities to meet connect with each other? How is family intergenerational solidarity to be organized in a sprawling city? How to view the city and its sustainable development at a time of climate change and an aging population?

Je me dis souvent, à entendre depuis des années tant et tant de témoignages à ce sujet, que la plus grande église de Paris, comme de Montréal, est son métro. Si l'on savait toutes les prières qui, par centaines de milliers, y sont récitées chaque jour, depuis avant l'aurore et jusque tard dans la nuit !

P. Pierre-Marie Delfieux, communication privée