

RÉSO - UNIVERSITÉ DE RENNES  
UMR 6590 - ESO

« Trop de distance et trop de proximité empêchent la vue »  
(Pascal)

L'objectif de cet exposé est de porter l'attention sur la prise en compte de la notion de proximité dans la réflexion et la pensée sur la ville. Cette pensée se développe depuis un siècle selon deux argumentaires privilégiés : le premier, fondamentalement économique voire gestionnaire, associe l'efficacité à une maximisation des effets de proximité. Le second se préoccupe plus de qualité résidentielle et urbanistique, de ce qui de plus en plus apparaît comme la raison d'être des villes, l'urbanité. Mais il est frappant que dans les deux cas la proximité est présentée comme un facteur positif.

Le terme de **proximité** définit le voisinage dans l'espace, comme son opposé le terme d'éloignement implique l'existence d'une grande distance entre deux lieux, deux villes ou deux personnes (distance géographique ou distance-temps). Ils sont donc au cœur des préoccupations de l'analyse spatiale et des interrogations de la géographie. Par un glissement du sens, le mot a fini par désigner aussi la similitude des conditions socio-économiques des ménages et l'affinité culturelle des personnes. Sans négliger cette deuxième acception, c'est à la première signification que fait majoritairement référence la pensée sur la ville. De ce point de vue déjà, ces deux termes fondamentaux de la définition de la position relative dans l'espace occupent une place mineure dans le vocabulaire géographique et dans les paradigmes de la géographie comme discipline scientifique. Il est absent du dictionnaire de la géographie de notre grand Pierre George qui il est vrai accorde au mot « terrasse » une place équivalente à celle du mot « urbanisation », mentionne la « schistosité » mais oublie la « polarisation »... Avec celui de Roger Brunet l'honneur est sauf : respectivement un demi et un tiers de colonne. Il est vrai que la notion de distance est implicite dans une quantité de concepts (concentration, accessibilité, *proximal solution*, distance perçue) et de modèles (du potentiel de population au modèle des places centrales).

Le terme d'efficacité a longtemps fait partie des concepts tabous en géographie. Il ne figure donc pas dans les dictionnaires. Beaucoup d'étudiants qui considèrent comme une évi-

dence les concepts de planification, sont extrêmement réticents à prendre en compte les logiques microéconomiques toujours suspectes d'idéologie libérale. Il n'aurait relevé que de l'économie et même de l'économie appliquée. Les analyses d'économie régionale ou d'économie spatiale notamment anglo-saxonnes (W. Isard) ont donc pris de l'avance ; les géographes les ont rejoints tardivement (A. Scott, G. Benko...)

Le terme d'**urbanité**, lorsqu'on dépasse le sens courant de politesse et de civilité que donne la vie de la ville, est une notion complexe et effectivement mal ou peu définie qui évoque l'intensité de la vie de relations induite par la concentration et la mixité des fonctions, l'atmosphère qui en résulte, notamment une certaine qualité de vie urbaine, les formes qui l'expriment : places, rues, monuments ou édifices symboliques du théâtre aux simples terrasses de café. Le concept est lui aussi très peu employé par les géographes plus à l'aise sur le terrain du mesurable que sur celui, plus qualitatif, des ambiances ou des comportements... Mais les sociologues et géographes sociaux ont eux aussi été longtemps réticents et préféré aborder la question par l'analyse des proximités sociales et des phénomènes de ségrégations socio-spatiales. Comment et peut-on d'ailleurs mesurer le plaisir de la flânerie dans un marché urbain ? quels critères utiliser ? la qualité des étals ? l'amabilité des marchands ? l'imprévu en matière d'offre ? le nombre et la diversité des rencontres possibles ? la qualité du cadre urbain environnant ?

Depuis Adam Smith (1776)<sup>1</sup> toute une réflexion est menée sur l'efficacité économique de la proximité et de la concentration spatiale ce qui revient à s'interroger sur la raison d'être des villes. La relation entre les deux notions de proximité et d'urbanité est au cœur de la pensée théorique et utopique sur la ville depuis les origines, mais de manière souvent implicite. Le mot urbanité est rarement employé même en dehors du courant fonctionnaliste. En revanche, même si sa pertinence dans la perspective d'un « développement soutenable » ne fait aucun doute, l'analyse des relations entre efficacité et urbanité est encore dans les limbes...

1- Adam SMITH, *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations*, 1776.

## I- PROXIMITÉ ET EFFICACITÉ

**1.1 Dans la mesure où proximité implique agglomération** donc ville, l'enjeu est bien de démontrer non seulement la raison d'être de la ville mais les vertus de la grande ville et de la mégapole. L'idée de proximité est sous-jacente à toutes les théories de la ville. Sans revenir sur celles d'A. Smith (qui inaugure la réflexion sur les « économies externes ») ou celles de Condillac, l'argumentation la plus étayée a été exposée à la fin du XIX<sup>e</sup> par Alfred Marshall<sup>2</sup>.

Les analyses les plus sérieuses de la relation entre taille de la ville et productivité remontent aux années 1970<sup>3</sup>. La concentration progressive des activités frappe F. Perroux qui crée le concept de « polarisation »<sup>4</sup>. Les analyses de Perroux et Boudeville n'ont pas la ville comme objet mais le « pôle de croissance »; elles servent non seulement de fondement théorique à des politiques d'aménagement très concentrationnistes, mais elles confortent aussi des attitudes de résignation sur le caractère inéductible de la relation entre croissance économique et polarisation. Sous l'influence de théoriciens comme Richard Meier, l'argumentaire s'affine et passe progressivement de la notion un peu mécaniste et wébérienne de « force agglomérative » et d'économies externes d'agglomération à celle plus subtile d'interaction notamment dans le domaine des informations:

« Partout où l'information est extrêmement concentrée, on peut trouver une influence sociale, une richesse, un pouvoir politique ou les trois à la fois ».<sup>5</sup>

La ville, la grande ville est aussi un catalyseur d'innovations, un milieu innovateur<sup>6</sup>. L'idée trouve son expression la plus transparente dans la notion de synergie qui constitue l'argument principal en faveur des technopoles. Elle est depuis quelques années reprise et approfondie par un certain nombre d'auteurs qui à des degrés divers sont les thuriféraires de la métropolisation. L'économie actuelle est une économie de la vitesse et de l'incertitude; or « les villes et surtout les métropoles sont depuis toujours des accélérateurs privilégiés des flux et des rythmes, les lieux par excellence des relations éphémères et labiles »<sup>7</sup>

Le caractère relatif de la notion de proximité apparaît bien dans les analyses récentes du concept marshallien de

« district industriel »<sup>8</sup>: il ne s'agit pas forcément de villes mais d'entités territoriales dans lesquelles le climat de stimulation réciproque, l'atmosphère industrielle, la culture commune sont les éléments essentiels du succès économique. On connaît les exemples de l'Italie centrale, du Bade-Wurtemberg, des régions grenobloise et toulousaine, du Choletais... Dans ce dernier cas, l'éparpillement des établissements à l'intérieur d'une micro-région conduit à un modèle peu urbain sinon anti-urbain. Mais la proximité micro-régionale est une caractéristique majeure du système. Dans la plupart des cas cependant, l'efficacité des districts industriels tient beaucoup aux villes ou réseaux de villes qui en forment l'armature.

**1.2** Au-delà de la justification de la ville, et à plus grande échelle, les théoriciens de l'économie spatiale ont montré l'importance de la centralité géographique pour l'explication de l'organisation et de la structure des villes. Le pré-supposé que la plupart des activités liées à la relation recherchent le centre géographique de l'aire est à la base des modèles thüniens notamment de celui d'Alonso. Il est vérifié que même si la mobilité permet presque toutes les localisations à l'intérieur d'une grande aire métropolitaine, des proximités physiques plus fortes sont toujours recherchées par le tertiaire supérieur. La co-présence qui permet une relation plus riche que le langage notamment codé explique la vitalité du concept de centre des affaires. Les proximités physiques peuvent être aussi recherchées par les firmes industrielles (le grand centre regroupant les activités de conception de Renault à Guyancourt près de Saint-Quentin en Yvelines). Mais peut-être vaudrait-il mieux parler dans ce dernier cas de concentration technique plus que de véritable centralité. On voit que la relation proximité-efficacité est à géométrie variable: entre concentration dense (centralité ou agglomération) et concentration plus ou moins dispersée (polarisation-district).

**1.3 Fin de la distance-fin de la ville?** Mais en poussant à l'extrême les logiques d'une mobilité croissante et d'un égal et universel accès à l'information permis par les NTIC, certains vont jusqu'à nier le rôle de la distance et donc la nécessité de la ville. Tant sur le plan de la performance des entreprises, que de l'accès aux services (commerce, culture...), le nouveau contexte technologique aboutirait à une remise en cause des modèles hiérarchiques fondés justement sur les effets de la distance (de Christaller au *neighborhood*

2- MARSHALL A., *Principles of Economics*, Londres, Macmillan, 1890.

3- SVEIKA USKAS, *The Productivity of Cities*, 1975.

4- PERROUX F., *La notion de pôle de croissance*, Economie appliquée, 1955.

5- MEIER M., *Croissance urbaine et théorie des communications*, 1966.

6- AYDALOT P., *Les milieux innovateurs en Europe*, GREMI, 1986.

7- VELITZ P., *Firmes globales et territoires: des rapports ambivalents*, in *Économie globale et réinvention du local*, dir. M. Savy et P. VELITZ, Ed. de l'Aube, 1997.

8- BECATINI G., *Le district industriel, milieu créatif*, Espaces et sociétés, 1991 et *Le district marshallien: une notion socio-économique*, in *Les régions qui gagnent...* G. BENKO et A. LIPIETZ, (dir.), PUF, 1992.

unit). Ils rejoignent ici (dans une même mode?) les critiques des partisans de la métropolisation... Des analyses récentes tendent cependant à montrer que la ville post-industrielle, loin de s'en libérer subira au contraire de plus en plus la tyrannie de la proximité<sup>9</sup>.

Les théories ou prises de position précédentes n'envisagent la ville que sous un angle fonctionnel et finalement assez appauvri: c'est la ville de l'homo oeconomicus. Et même lorsqu'il s'agit de choix résidentiels des ménages (maximisation des opportunités d'emploi, « ville-assurance tous risques » de Pierre Veltz), il s'agit encore d'économie.

Les présentations ont une apparence scientifique si l'on en juge par l'appareil conceptuel et mathématique. Mais les hypothèses ne sont que rarement démontrées; certains raisonnements relèvent de la tautologie (sur la surproductivité de l'Île-de-France); les incertitudes demeurent; l'excès de certains discours cache mal les sensibilités des différents chercheurs. Plus que jamais dans ce domaine, doit être posée la question de la position du chercheur: d'où parlons-nous? De plus, les aspects non rationnels, le vécu, le rôle des représentations, le bien-être, le cadre de vie, les paysages urbains, l'urbanité ne sont jamais pris en compte, comme si ce qui était important était uniquement l'efficacité des acteurs économiques et non le bonheur des habitants.

#### 1.4 La ville au service de l'efficacité

C'est aussi la recherche de l'efficacité qui a imposé à la ville ses transformations morphologiques les plus spectaculaires. L'haussmannisation se propose de restructurer les centres pour les adapter à un nouveau contexte économique et technique et notamment améliorer la circulation entre les grands équipements et les gares. C'est encore cette obsession de la circulation autant que l'hygiénisme qui anime les entreprises des ingénieurs des villes jusque dans les années 1970: destruction des tissus anciens, percées, élargissements, alignements, la brutalité croissante des interventions visent avant tout à améliorer les « distances-temps » de la périphérie au centre (pénétrantes urbaines) et dans le centre, au risque de faire disparaître ce qui était constitutif de leur urbanité. Celle-ci n'est d'ailleurs jamais évoquée. Les justifications théoriques sont faibles ou ex-post. Cet acharnement sur les tissus « inadaptés » trouve tout de même progressivement un alibi chez les théoriciens de la modernité: moins les délires futuristes de Sant'Elia que les affirmations scientistes mais pseudo-

scientifiques du courant fonctionnaliste. L'urbanité est cantonnée à quelques niches fonctionnelles dont les placettes sur dales des quartiers « rénovés » donnent une assez bonne illustration. Mais il est intéressant d'observer qu'en plein cœur de Barbican à Londres, malgré la densité des flux et l'accumulation d'équipements commerciaux et culturels, cette urbanité a bien du mal à émerger...

Il est vraisemblable que la sauvegarde des villes doit moins aux mesures réglementaires qu'à un brusque déplacement des enjeux vers les périphéries où vont pouvoir se déployer sans vergogne tous les instruments et les symboles d'une efficacité économique fondée sur l'usage de l'automobile. Ici la théorie urbanistique a été rattrapée par les évolutions socio-techniques. Wright mis à part, la ville de l'automobile n'a jamais été vraiment théorisée. Au moment de la grande rupture urbaine de la deuxième moitié du XIXe, on trouve chez Cerda<sup>10</sup> une tentative de conciliation entre efficacité (en matière de circulation: avenues, diagonales, carrefours à pans coupés) et urbanité (structure des îlots, réflexion sur le quartier). À l'ère de l'automobile et de l'étalement urbain généralisé on ne trouve pas dans l'évanescence pensée sur la ville l'équivalent d'une telle tentative.

## II. PROXIMITÉ ET URBANITÉ

Si les références théoriques manquent sur la nouvelle réalité de l'urbain, c'est d'abord parce que la relation proximité-urbanité fait presque toujours référence à des échelles plus grandes et des espaces plus restreints: centre-ville, quartiers, place, rue, espaces publics, équipements, centres commerciaux, bref, à des espaces qui prétendent au statut de lieu. Cette approche a été privilégiée par les professionnels du cadre urbain: architectes, urbanistes et à un moindre degré les aménageurs. Tous se réfèrent plus ou moins explicitement, plutôt implicitement d'ailleurs à des courants de pensée, à des théories sur la ville qui sont souvent très antérieurs. La question est toujours la même, toujours aussi simple et un peu inquiétante (L'enfer est pavé de bonnes intentions...): quelles sont les conditions du bien-être urbain? Quelle est la forme urbaine, sinon la ville idéale? Elle reçoit évidemment les réponses les plus contradictoires. Sans doute parce qu'« un plan urbain... est un outil philosophique et social qui définit comment les gens vivent ensemble et se comportent » nous dit Léon Krier<sup>11</sup>.

9- DURANTON G., Distance, Sol et proximité, Analyse économique et évolution urbaine, in A. BAILLY ET J. M. HURIOT, *Villes et croissance*, Anthropos, 1999.

10- CERDA J., « La teoria » et son plan d'extension de Barcelone.

11- KRIER L., in *La ville. Six interviews d'architectes* par Odile Fillion, Le Moniteur 1994.

Même sans toujours atteindre la virulence des diatribes du futuriste Marinetti ou de Le Corbusier, les excès des discours et des textes ne sont pas moindres que dans les démonstrations précédentes. L'idéologie est souvent présente et les conséquences des choix qu'elle influence sont irréversibles : les architectes et les urbanistes, contrairement aux médecins n'enterrent pas leurs erreurs ! Est-ce une raison pour faire l'im-passe sur ces aspects essentiels ?

Dans les réflexions sur les facteurs de l'urbanité interviennent aussi la taille de la ville ou du quartier, sa densité, mais aussi la forme. On retrouve des points communs avec les réflexions sur l'efficacité. L'utilisation de catégories semblables est troublante. L'urbanité s'apprécierait-elle en termes d'efficacité sociale ? De fait la corrélation existe : l'urbanité mesurée à l'aune de l'animation de la rue, implique un minimum de concentration d'activités.

Comment favoriser les rencontres, les interactions entre les habitants ? Dans la notion durkheimienne de « densité sociale », c'est-à-dire de liens entre l'individu et la société, il y a une réflexion sur les conditions du bonheur ; mais celui-ci est mesuré au niveau simple et discutable du taux de suicide. Il ne s'agit que d'une opposition assez générale comme chez Tönnies entre *Gemeinschaft* et *Gesellschaft*, entre sociétés villageoises et métropole. Ces réflexions ne portent en aucun cas sur les modalités concrètes de l'urbanisation et les formes de la ville.

## 21. Urbanité, proximité et centralité

Il en est de la conception de l'urbanité comme d'autres valeurs urbaines ou non. Elle est très influencée par les contextes économique, socio-technique et culturel. Les intérêts du pouvoir économique dominant sont souvent en contradiction avec les perceptions et le vécu de la majorité de la population :

- un des arguments de l'haussmannisation était l'amélioration de la circulation, notamment entre les gares ou autres équipements-clés. On a fait des percées, de grandes rues droites, des boulevards. On a amélioré la proximité fonctionnelle. Mais ce faisant on a détruit en partie ce qui faisait la proximité spatiale et sociale des rues traditionnelles de Paris, éventré les quartiers populaires (transformés en isolats ou en enclaves). On a gagné en proximité fonctionnelle et perdu en proximité sociale et sans doute en urbanité ; sauf sans doute sur les boulevards, mais ceux-ci n'avaient pas attendu Haussmann pour connaître le succès ; et puis c'est l'urbanité bourgeoise du Second Empire... C'est aussi celle de la ville de la calèche et du tramway.

- un siècle plus tard, dans la ville de l'automobile démesurément étalée et dispersée, l'évolution du commerce de détail

s'adapte, accompagne et favorise la dispersion. À l'origine les hypermarchés périphériques n'ont rien à voir avec les demandes des citadins (sauf en matière de prix des marchandises). On ne leur a pas demandé de choisir. Des logiques de profit ont imposé le renoncement aux espaces publics traditionnels et proposé une urbanité artificielle, parodiant la rue et la place sous des formes stéréotypées mais dans des conditions techniquement plus satisfaisantes (accessibilité automobile). Le conditionnement des consommateurs induit par ces nouvelles formes de distribution a transformé les perceptions et les relations à la ville.

Dans les centres-villes : l'urbanité suppose une certaine densité et mixité des fonctions, un maillage de rues et d'espaces publics (places) favorisant la convergence et la rencontre. C'est au nom de cet idéal que les défenseurs de l'urbanité de la rue traditionnelle en ville dénoncent le règne de l'automobile mais aussi « l'idéal nauséeux des banlieues »<sup>12</sup>. Jane Jacobs avait bien analysé le cercle vicieux induit par la course à l'efficacité par l'accessibilité :

« Des résultats de ce genre (accessibilité accrue = diminution d'intensité des fonctions urbaines) soulèvent beaucoup d'émotion chez certains responsables. Or, pour lutter contre cette diminution d'intensité des fonctions, le remède habituellement adopté consiste à essayer d'augmenter encore davantage l'accessibilité d'un district aux voitures particulières... L'érosion accomplit son œuvre, elle supprime petit à petit les raisons qu'on avait de fréquenter un district désormais usé tout en le rendant moins animé, moins attrayant, moins populaire et moins sûr... »

Mais cette urbanité des centres s'adresse désormais à des citadins qui peuvent résider assez loin en banlieue et elle suppose la résolution du conflit usage automobile-usage piétonnier.

C'est peut-être le sentiment que cette contradiction ne serait jamais résolue qui a conduit des architectes comme Rem Koolhaas à des déclarations aussi péremptoires que non vérifiées par la suite : à propos d'Euraille : « nous allons greffer un nouveau cœur (Euraille) sur un cœur malade (le vieux centre de Lille) ». Mais dix ans après le vieux Lille revit et Euraille n'a toujours pas résolu ses problèmes de commercialisation, de liaisons, d'animation... À partir du moment où des solutions à ce problème s'esquissent (parkings souterrains ou silos, métro

12- Jane JACOBS, *The Death and Life of great american Cities*, Random House, 1961 ; Mardaga, 1991 : notamment son concept d'« attrition », phénomène spontané de diminution de la circulation automobile résultant de la congestion entraînée par les autres fonctions urbaines.

et tramways...) le commerce revient en ville, ce mouvement est inauguré par des opérations spectaculaires comme le Quincy Market (Boston) ou la gare de St Louis. La grande distribution est un des outils du retour de l'urbanité dans les centres-villes en Grande-Bretagne.

La recherche de centralité en périphérie. Elle est devenue une constante des politiques urbaines dans les périphéries urbaines. Elle témoigne d'une volonté d'identité des communes. Elle exprime aussi le souhait de créer un espace de rencontres pour les populations dispersées de la suburbia. Les POS favorisent la concentration sur les bourgs que l'on essaie de ranimer par des opérations d'urbanisme souvent stéréotypées. On y réintroduit des activités, des fonctions culturelles, des marchés hebdomadaires... Mais ces nouveaux centres-bourgs peinent face à la concurrence de la centralité des hypermarchés.

## 22. Proximité et qualité résidentielle

Il n'y a pas encore si longtemps, le mixage social, c'est-à-dire la proximité physique et sociale imposée était considérée comme un idéal incontournable et un objectif de toutes les politiques urbaines et de toutes les opérations d'urbanisme. Un idéal constant de l'architecture formatrice de Fourier à Le Corbusier et des premiers urbanistes soviétiques aux dissidents fonctionnalistes du Team X (ceux de la Galerie de l'Arlequin et du Mirail...). Il imprégnait encore récemment toute « la politique de la ville ». Et les échecs répétés de ce type d'urbanisme (Le Sillon de Bretagne) n'ont pas encore découragé tous ces partisans (énorme taux de vacance, ghettos...). On oppose de manière primitive à la solution du mixage, les dérives de l'égoïsme urbain et de la ségrégation choisie, celle des *gate communities*; l'argument est trop facile. Le débat n'est pas nouveau<sup>13</sup>.

Le diagnostic d'Alice Coleman<sup>14</sup> et la critique de la trop grande proximité comme élément de l'échec des grands ensembles (densité d'enfants dans les cages d'escaliers, absence de rues...) ont été repris actuellement par nos urbanistes qui ne la citent pas !.. La nouvelle loi Besson-Gayssot semble cependant plus préoccupée de justice et de partage des charges entre communes que d'idéal urbanistique.

Dans ces réflexions ce qui est en jeu le plus souvent c'est l'idée d'homogénéité ou de mixité sociale, l'idée de voisinage

résidentiel. En fait la question de l'urbanité concerne moins les espaces résidentiels que des lieux polyfonctionnels dans lesquels la rencontre collective se fait de manière spontanée, donc les espaces dotés d'une certaine centralité.

Cette recherche d'un équilibre social a aussi été recherchée par les théoriciens de la cité-jardin, qui doit être une communauté d'une taille suffisante pour permettre la différenciation sociale et économique, l'autonomie, et en même temps à une échelle permettant d'éviter l'anonymat. Mais l'idée qu'il est nécessaire de créer les conditions d'une urbanité de qualité est aussi bien présente: la concentration des équipements publics (hôtel de ville, salle de concert et de conférences, théâtre, bibliothèque, musée et hôpital...) au point de convergence des avenues principales dans un espace entouré d'un parc et de la galerie du Crystal Palace auquel est aussi dévolu un usage « extra-utilitaire »<sup>15</sup>. La pensée n'a pas fondamentalement changé depuis E. Howard. Le concept de *Neighborhood Unit* de Clarence Perry est très explicitement fondé sur le principe de proximité. Dans ses transpositions contemporaines, cet idéal de centralité prend la forme d'une lutte contre la dispersion de l'habitat et l'encouragement à la concentration autour du bourg dont on s'efforce de renforcer les équipements et de requalifier les espaces publics. Dans cette obsession de la proximité spatiale au niveau urbanistique, il faut évidemment faire une part importante aux arguments techniques et financiers (rentabilité, coût des réseaux, risque de mitage...). Il se peut qu'elle exprime aussi une peur ancestrale de l'isolement. Mais derrière l'argument de l'efficacité (là aussi) et de l'urbanité, cette manie de la concentration ou cette phobie de la dispersion ne cacheraient-elles pas une volonté de contrôle social ?

La corrélation proximité et urbanité a donc été présentée avec le même caractère d'évidence que la relation entre proximité et efficacité. Les solutions sont toujours proposées par des architectes, urbanistes, ingénieurs de la ville. Le client, l'habitant, le citoyen ne sont que rarement consultés. Pourtant la question de l'appropriation est ici essentielle, de même que celle du plaisir d'habiter.

Les deux plaidoyers se rejoignent dans certaines analyses. Certains auteurs avancent sinon démontrent que l'efficacité d'un système urbain dépend aussi du rôle d'éléments permettant la création d'une atmosphère urbaine ou d'une « culture urbaine » (logements, services, « aménités », environnement, qualité de la vie urbaine). Ils peuvent aussi apparaître contra-

13- CHAMBOREDON J. C. & LEMAIRE M., Proximité spatiale et distance sociale. Les grands ensembles et leur peuplement, *Revue française de sociologie*, n° 1, 1970, pp. 3-33. Le sujet a été récemment revisité : séminaire du Plan Urbain du 27 mars 2000.

14- COLEMAN A., *Utopia on Trial*, 1985.

15- HOWARD E., *Garden Cities of To-morrow*, 1902, Attic Books, 1985.

dictoires: on oppose effectivement bien-être et grande agglomération. Les modèles des développements technopolitains de Brighton et Cambridge montrent qu'il n'est pas évident de concilier développement urbanistique et qualité urbanistique... Mais efficacité et bien-être relèvent d'analyses différentes pratiquées par des chercheurs différents. Dans tous les cas les réflexions sur l'urbanité sont laissées aux praticiens, aux architectes et urbanistes. Ces derniers s'y dérobent souvent pour préférer les approches plus techniques, rassurantes et légitimantes...

## CONCLUSION

La justification de la proximité et de la concentration ne fait l'objet que de peu de critiques. Apparemment les avantages sont encore supérieurs aux inconvénients; sinon on aurait assisté depuis longtemps à une dispersion généralisée des activités. En revanche, c'est sur le plan de la qualité de vie que la concentration est remise en cause: prix élevés, pollution, bruit, insécurité... semblent la rançon de la proximité. L'existence de « déséconomies » liées à une concentration non contrôlée n'avait d'ailleurs pas échappé à Alfred Marshall lui-même<sup>16</sup>. C'est ce qui explique la persistance de la périurbanisation, de l'étalement urbain en dépit de tous les efforts faits pour l'endiguer, et de sa dénonciation constante par les urbanistes et architectes. S'agit-il d'ailleurs de la fin de la proximité, puisque les distances-temps n'ont que peu progressé?

Plus que la distance-temps, ce qui semble d'ailleurs poser problème, c'est plutôt la mobilité quotidienne généralisée. On a pu dire que nous vivons un monde urbain de multi-appartenance. Pourquoi pas? Mais la conséquence de l'accélération de la vitesse a deux conséquences inquiétantes: la première c'est qu'on est toujours sur le départ. L'arrachement fait disparaître le lieu (phénomène de cité ou village-dortoir). La seconde, c'est un changement de notre conscience du monde. La vitesse fait que les espaces intermédiaires disparaissent. « Plus je vais vite au bout du monde et plus j'en reviens vite et plus ma carte mentale se réduit à rien... Or la mesure du monde est notre liberté. Savoir que le monde autour de nous est vaste, en avoir conscience, même si on ne pratique pas ce monde, est un élément de la liberté et de la grandeur de l'homme »<sup>17</sup>.

Dix minutes de trajet en voiture et dix minutes à pied peuvent avoir une certaine équivalence sur le plan de l'efficacité

dans la mesure où il y a choix. Ils n'auront jamais la même signification du point de vue de l'urbanité. C'est ce qui explique sans doute que dans nos sociétés presque totalement urbanisées, où biens et services sont au pire à la portée d'un aller-retour automobile, jamais le besoin, la revendication de centralité, d'identité et d'urbanité n'ont été aussi forts. Il ne s'agit que secondairement d'efficacité mais plutôt d'un besoin de lieux qu'il faut préserver, renforcer ou créer. La ville est partout, l'urbanité non. Elle n'a rien à voir avec les seuils statistiques, même si une certaine densité de peuplement est indispensable.

Un lieu véritable suppose identité (contraire de banalisation), vécu, donc proximité (contraire de passage et arrachement), qualité paysagère (différent de beauté muséifiée), appropriation symbolique et non juridique: contrairement des *gate communities*, les lieux n'appartiennent à personne (pas de barrières) et implication (question de la démocratie locale souvent confisquée par des clientèles ou des professionnels du politique). Quant à l'urbanité, elle ne se décrète pas. C'est la conjonction d'un certain nombre de conditions qui permet au miracle de se produire; des conditions que souvent seuls les tissus ayant une certaine histoire, même ordinaire, peuvent offrir. Ceci suppose un urbanisme intelligent et non totalitaire, qui propose des conditions, non des recettes pour une diversité des lieux correspondant à la diversité des besoins et des êtres, non « un catéchisme pour technocrates »<sup>18</sup> mais une véritable culture de la ville.

16- « The central government should see to it that towns and industrial districts do not continue to increase without simple provision for that fresh air and wholesome play which are required to maintain the vigour of the people and their place among nations » (Pr. A. Marshall, Royal Commission on imperial and local Taxation, cité par Howard, p. 105).

17- VIRILLO P., *Cybermonde, la politique du pire*, Textuel, 1996.

18- H. Lefebvre qui, dans un de ses derniers articles, peu de temps avant sa mort, écrivait, désabusé, que la ville du XX<sup>e</sup> siècle est « un immense chantier raté », *Le Monde Diplomatique*, 1989.