

Analyse du vendredi 18 mars 2011

« La ville est un lieu qui produit plus que le lieu. »¹

1. La ville est l'agglomération de corps : bâtiments et humains. Cette agglomération produit davantage que ce qui est voulu au départ : le rassemblement de spécialistes (comme l'écrivit Platon²) : savetier, boucher, forgeron, plaideur... liés entre eux dans le but de répondre avec efficacité aux besoins des uns et des autres. La ville est produite pour produire du lien social nécessaire, économique. Mais, dans la foulée, la ville va créer d'autres liens qui seront, eux, culturels et politiques. On passe du matériel au non-matériel.

2. Les spécialités se diversifient pour répondre aux appels nouveaux. La culture, la formation, les loisirs... fondent de nouveaux liens sociaux, éloignés mais liés aux réponses premières, qui sont économiques. Les liens religieux soudent les individus, assurant la stabilité globale de l'ensemble. D'où le souci politique d'assurer l'unité religieuse (raisons des guerres de religions, ici et ailleurs) ou, par le renversement philosophique (Les Lumières, la République), l'adhésion aux valeurs de liberté, d'égalité et de solidarité globale.

3. La définition des règles – dans le but de réduire au maximum les conflits éventuels entre individus et groupes – relève d'un autre lien. Le lien politique. Il boucle l'ensemble, il vise l'unité des liens citadins. Il est donc en étroite collaboration avec la sphère économique (la production des biens et des services) et la sphère culturelle (en ce compris la religion/la laïcité). Interdépendances de ces trois mondes. Mais qui donne une configuration à la cité ? La doctrine libérale met en avant la politique. L'analyse marxiste subordonne la politique et la religion à l'économie. Le radicalisme religieux veut contrôler la culture et les liens économiques – quelles que soient les religions. L'histoire comme la sociologie révèlent les variations des liens entre les trois mondes et les conflits – dramatiques – que ces variations font naître.

¹ Jean-Luc Nancy, *La ville au loin*, éditions de la Phocide, 2011, p.35.

² *La République*, traduction Robert Bacou, GF – Flammarion, n°90, Paris, 1966, p118.

4. La cité est le lieu de l'émergence du fait politique. Cette intimité est indissociable : la cité naît du politique (non du religieux, ni des rapports économiques, ni des royautés...). Empires, royaumes, églises s'opposent à la cité, comme vie politique – ce qui n'exclut pas qu'ils exploitent les villes, détournant leurs apports intellectuels et économiques.

5. La ville devient cité (l'agglomération devient vie politique) quand chaque habitant peut prendre la parole (s'il le désire) et quand il jouit du droit d'être entendu³. C'est le lieu de la citoyenneté. La parole crée le lien urbain, crée la ville. Le lieu libère une parole qui, à son tour, crée le lieu.

6. Ce lieu produit une parole nécessaire à sa vie. Chaque parole diffère suivant les besoins, les intérêts, les appartenances culturelles et économiques. Elle repose donc sur des liens, elle cherche à établir un lien global, une certaine unité, qui autorise l'espoir d'une vie commune. Mais, elle peut, au contraire, chercher à distinguer, à marquer les différences, à exacerber les particularités. Elle peut rechercher, rencontrer l'autre, ou le rejeter. Elle peut être amour ou imprécation. Dans une ville (ou une société traditionnelle), la parole poursuit le maintien des équilibres statutaires entre les individus et les groupes. Dès qu'apparaît la société industrielle et ses ruptures, la ville devient le creuset de la mobilité sociale offerte aux anciens résidents et aux nouveaux arrivants.

7. « L'air de la ville rend libre ». La ville permet de négocier son statut (individuellement ou collectivement), à savoir ses liens sociaux. La ville vit de ces mouvements ; elle offre à qui peut s'y glisser des opportunités d'accéder à plus de bien-être, de respect, de liberté... Espoir de tout immigré. Particulièrement, la ville est la chance de la femme, un lieu d'accès à la diversité des comportements, de la sortie des relations familiales, tribales, du poids des tabous moraux, des liens de la domination masculine.

8. Cette liberté peut aussi faire peur. Peur collective des pouvoirs en place craignant une nouvelle définition du bien commun. Peurs individuelles devant la perte des protections traditionnelles de la famille, de la tribu, de la religion... La liberté demande la force culturelle d'assumer des ruptures, d'utiliser les avantages de l'anonymat, de recréer des liens nouveaux. Elle demande de résister aux condamnations des groupes d'origine, qui devant les ébranlements, se referment dans leur culture, lancent des anathèmes, excluent le voisinage des diversités, recréent des ghettos. Les liens sociaux se figent dans une réalité préurbaine où l'autre, différent, est rejeté et contrôlé. Le lieu-ville échoue : il ne donne pas ses fruits d'innovation, d'autonomie.

9. Non plus le plaisir de l'autre, mais la crainte des autres. La ville lieu de la rencontre devient le lieu à fuir. Mille arguments : l'éducation des enfants, le bon air, le prix des terrains.... Au fond, le choix de l'entre-soi qu'offrent les lotissements péri-urbains, ou mieux

³ Euripide, *Les suppliantes*, vers 430-441, in Jacqueline de Romilly, *L'élan démocratique dans l'Athènes ancienne*, Editions de Fallois, Paris, 2005, p.18.

encore les « villages urbains » (« gated communities »)⁴. Choix rendus possibles par la mobilité qu'offre la voiture individuelle.

10. La voiture facteur de liberté ? D'aller et de venir, peut-être... à condition d'en faire payer le prix à la collectivité et à la nature. À condition d'accepter la disparition de la ville, sa dissolution dans des extensions périphériques... Mais, au fond, instrument de la disparition de l'autre ; elle est fuite, rupture des liens sociaux présents ou évanouissement de la perspective de tisser de nouveaux liens sociaux dans l'espace de la ville⁵. Elle est source de solitude et d'isolement programmé par l'industrie (pour accroître la consommation individuelle) et les États (pour empêcher des prises de conscience collective).

11. Consacrée à la voiture, la ville ne peut réaliser ses promesses, ses enfantements, son dépassement. Elle lui sacrifie ses rues, ses places, ses arbres, son patrimoine... Les correctifs apportés à cet urbanisme-là (rénovation du bâti, de certains espaces publics...) ne peuvent contrarier l'acharnement mis à instaurer des alternatives à l'épuisement du pétrole. Alternatives coincant le monde dans le nucléaire et dans les réductions alimentaires. Mais du point de vue de la ville : les voitures alternatives ne changent rien. Elles poursuivent l'enfermement de l'individu – être ne pouvant plus s'épanouir dans le social. Elles maintiennent les écarts d'avec ceux qui sont différents, par le regroupement sur des lotissements rassemblant des semblables, elles anesthésient l'individu en lui-même.

12. Ainsi, la domination des uns sur les autres a de beaux jours : la ville dont on attendait des changements/progrès stabilise les relations d'exploitation et d'aliénation. La « ville sans voiture » est l'objectif politique nécessaire, dépassant les questions de l'écologie. Elle n'est atteignable que par l'action politique, par l'action de la « cité », l'agir collectif, au travers des liens sociaux et de la parole publique. De tous sur tous les sujets, tout le temps. Démocratie directe que les technologies numériques peuvent mettre en œuvre par l'interrogation, par l'indignation, par la négociation, par la codécision... Dans le cadre du droit et de la morale car tout lien social et politique demande respect de l'autre.

13. Toute ville est une, la cité globalisée. La parole doit se porter sur l'ensemble, le tout de la ville. Vision de chacun, alimentée et soutenue par les solidarités locales, par l'association des quartiers et des comités spécialisés, leur coordination. Dépasser les débats particuliers, les « villages urbains », les « comités de voisins »... Sans quoi apparaîtront les rejets et les options particularistes, les phénomènes NIMBY... (pas chez moi, chez le voisin...). Sans quoi prévaut le court terme, s'oublent les dimensions sociales et écologiques.

14. Or la ville ne peut faire oublier les questions sociales, politiques, environnementales, économiques, culturelles... Elle interpelle, ne laisse pas en repos. Elle exige la justice – lors que la voiture cache l'inégalité. La ville – par la proximité des diversités sociales – permet la réparation, la recherche d'alternatives signifiantes, accessibles. Elle alimente l'espoir ; elle est

⁴ Éric Charmes, *La ville émietlée, Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, La ville en débat, PUF, 2011, 288 p. – Sous la direction de A. Bauderot et de Fl. Bourillon, *Urbaphobie, La détestation de la ville aux XIX^e et XX^e siècles*, Éditions Bière, 2009, 352 p.

⁵ « Il n'y a pas plus méchant qu'un automobiliste » in Gilles Vervisch, *Tais-toi et double, Philosophie du Code de la route*, Max Milo, 2011, p. 43. – Voir aussi : A. Bergue, *Histoire de l'habitat social, De l'Orient à l'Occident*, Le félin, Kron, 2010, 393 p.

lieu de résistance et de reconstruction. Elle est l'avenir de l'homme et de la femme, s'ils le veulent.

15. Les liens sociaux produits par la ville débordent la ville, franchissent ses limites, entre en jeu avec d'autres villes, nœuds sociaux. Mise en réseau de villes vivantes, par-delà les frontières d'État pour inscrire le local dans la globalisation et la mondialisation⁶. Réseau d'échanges que doivent vivre les habitants, directement, pour outrepasser les relations d'affaires, les concurrences inutiles (réduisant la ville à une marchandise) et les amusements/voyages folkloriques. Là aussi, les technologies numériques peuvent devenir prophétiques. Et peut-être contribuer à la naissance enfin de la ville des travailleurs et des exclus.

René Schoonbrodt

Ancien membre du service d'études MOC-ACW

Ancien professeur de l'ISCO et de la FOPES-UCL

Ancien président de l'ARAU et de IEB.

Pour toute information complémentaire, veuillez contacter Mme Pauthier, Directrice de l'ARAU, au 0477 33 03 78.

Atelier de Recherche et d'Action Urbaines asbl

Boulevard Adolphe Max, 55

B-1000 Bruxelles

T. +32 2 219 33 45

F. +32 2 219 86 75

info@arau.org

www.arau.org

⁶ Voir le n°354 de *Futuribles* : « Villes européennes, villes d'avenir », juillet-août 2009.