



## **"La ville sans fin. *The Endless City*", par Sophie Body-Gendrot**

**« 5 à 7 » conçu et animé par Ariella MASBOUNGI, avec la contribution de Pierre Veltz, délégué ministériel en charge du projet pour le plateau de Saclay.**

### **Ariella Masboungi**

Sophie Body-Gendrot est docteure d'Etat, professeure à la Sorbonne, et chercheure au CNRS. Elle dirige le Centre d'études urbaines dans le monde anglophone, et est associée à la *London School of Economics*. Elle a travaillé avec Ricky Burdett, qui a piloté l'ouvrage *The Endless city* qui fera l'objet de la présentation d'aujourd'hui. Elle est spécialisée sur la sécurité dans l'espace public, et préside la Société européenne de criminologie. Elle a été associée à l'équipe de Richard Rogers dans la consultation du Grand Paris, pour laquelle elle s'est beaucoup occupée de la question sociale. Elle a publié de très nombreux ouvrages, dont le plus récent est *La peur détruira-t-elle la ville ?* (Bourin, 2008) et en anglais *Globalization, Fear and Insecurity. The Challenges for Cities North and South* (Palgrave Macmillan, 2012) mais aussi plus d'une centaine d'articles, en France et à l'étranger.

Pour la discussion, nous avons invité Pierre Veltz. Polytechnicien, et ingénieur des ponts et chaussées, Pierre Veltz a un parcours de chercheur et de praticien. Il a dirigé l'Ecole nationale des ponts et chaussées, et présidé Paris-Tech. Il a très récemment accompagné Christian Blanc, ministre du Grand Paris, comme responsable de son administration. Il dirige aujourd'hui la mission de préfiguration de l'établissement public du plateau de Saclay.

Le travail qui été réalisé et dont on peut lire les résultats dans *The Endless City*, (dirigé par R.Burdett et D.Sudjic, Londres, Phaedon, 2007) et dans *Living in the Endless City* (2011), montre que les pays en voie de développement peuvent apprendre bien des choses aux pays développés. A l'origine de ces ouvrages, un groupe de spécialistes de la *London School of Economics, Urban Age*, a mené un parcours de recherche à travers six villes internationales, que Sophie présentera, sur la très longue durée. Ce groupe a associé des sociologues américains de renom, comme Richard Sennett, Saskia Sassen, des analystes de la gouvernance comme Tony Travers, l'architecte Rem Koolhaas, Sophie Body-Gendrot et bien d'autres. Les villes ont été étudiées à la loupe. Ce sont en général des « méga-villes », excepté Berlin, et le travail comparatif est saisissant. Il l'est d'autant plus que la qualité graphique de cette présentation est de très haute tenue. Elle permet notamment de visualiser instantanément des mécanismes de localisation de la densité dans une ville, des inégalités dans un territoire, des exercices de gouvernance. Il y a ici un véritable travail de passage entre chercheurs et professionnels.

Ce qui est frappant à la lecture de cet ouvrage, c'est qu'entre des villes aussi diverses que Mexico, New York, Londres, Johannesburg, on retrouve des questions communes, et parfois des réponses comparables. En particulier, la prise de conscience de l'augmentation de la paupérisation au sein des villes du sud, et du décalage entre des territoires qui fonctionnent très bien et d'autres qui fonctionnent moins bien. On perçoit l'apparition d'une classe de pauvres, qui ne sont plus des individus mais des

familles, et ce dans toutes les villes étudiées à plus ou moins grande échelle. On comprend bien les tensions auxquelles sont soumises les villes : elles restent les lieux de la richesse, les lieux attractifs pour l'économie de haute technologie, mais elles sont aussi les lieux de la pauvreté. On voit également les villes confrontées aux questions climatiques, les inondations, les migrations de population, les tensions urbaines liées à la coexistence de 30 langues parfois, dans une même ville. Le livre prend parti pour la densité urbaine, et ce serait intéressant que Sophie nous dise dans quelle mesure cette position est une leçon de la recherche ou bien un engagement des partenaires. La coexistence de la dispersion et de la densité est perceptible, ainsi que les démarches des politiques publiques qui cherchent à renouer avec la densification des territoires. On trouve aussi un hymne à l'informel, qui nous vient des villes du Sud : « il faudra planifier des espaces pour des activités que l'on ne saura pas prédéfinir et prédire, il vaut mieux planifier l'inévitable, que de fermer les yeux à un avenir certain ». Tout aussi frappante est cette prise de position pour l'idéal de la ville compacte, mixte, fluide, complexe, démocratique, alors que tous les témoignages locaux font état au contraire de ségrégations, d'exclusion, de pauvreté, de désorganisation spatiale, et de criminalité. Se dégage clairement un volontarisme de la part des Villes, pour s'opposer à ce qui est en train de se produire. L'ouvrage plaide pour trouver les armes des guerres de demain, en insistant sur le fait que nous utilisons des armes efficaces pour les guerres d'antan. Le livre plaide aussi pour la lutte contre les logiques sectorielles, que nous connaissons bien, et la régénération des milieux professionnels qui sont capables d'aborder toutes les questions à la fois dans leur démarche. Pour reprendre les mots du grand urbaniste européen Manuel de Solà Morales, un bon projet est celui qui résout plus d'une question à la fois, et vos ouvrages vont dans cette direction. Ils plaident enfin pour une autre approche de la gouvernance, un rôle accru des Villes. Cet ouvrage, *The Endless City*, propose donc une prise de position très forte, une interpellation des élus, un appel à des décisions courageuses, et à l'écoute des évolutions sociales.

### **La ville sans fin, par Sophie Body-Gendrot**

Mon intervention d'aujourd'hui exige un double saut périlleux. D'une part, il s'agit de vous convaincre que ce travail collectif que nous avons réalisé vous intéresse et vous alerte. Il prend en effet une photo du présent mais il interroge l'avenir. Il le fait avec des informations, des outils, des méthodes, une communication très pointue et en moins d'une heure, la synthèse sera difficile. D'autre part, mon deuxième défi est de centrer une partie du propos sur ma propre recherche au sein du groupe, à savoir : mondialisation et insécurité, l'impact sur les villes. C'est un thème qui me paraît tout aussi incontournable que les autres, et je voudrais vous en convaincre.

### **Genèse du projet *Urban Age***

Comment ce projet est-il né ? En 2004 a eu lieu une conférence de maires européens et américains. A cette occasion s'est forgée une prise de conscience que les grandes villes rencontrent plus ou moins les mêmes problèmes, mais que les solutions à ces problèmes ne sont pas encore trouvées. Parmi ces problèmes, on trouve par exemple le changement de nature de l'emploi et son impact sur la forme matérielle de la ville, l'effet de la mobilité et des transports sur la cohésion sociale et la viabilité économique de la ville. On trouve aussi la conception de l'habitat et des quartiers et son impact sur l'intégration des habitants, l'importance de l'espace public et de la vie collective en matière de xénophobie et de conflits, ou au contraire comme source de tranquillité publique et de tolérance.

A la prochaine génération, sur 9 milliards d'habitants, les trois quarts vivront en ville, alors qu'il y a un siècle, 90% de l'humanité habitait dans des zones rurales. Ceci a des conséquences majeures pour la planète et pour l'infiniment petit. Car si la mondialisation tend à homogénéiser les sociétés urbaines en termes de flux de capitaux, de populations, d'énergie et d'idées, chaque forme de ville, compacte, étalée, polycentrique, concentrique ou autre, porte en elle sa propre diversité. C'est ce va-et-vient du plus grand au plus petit, du quantitatif au qualitatif à coups de comparaisons qui est au cœur du projet

*Urban Age*. L'évolution des villes-monde a été appréhendée selon deux dimensions principales : l'enveloppe physique de la ville et le bien-être des populations.

Au départ nous étions 8 chercheurs, puis nous avons élargi le groupe à une vingtaine de chercheurs, de disciplines et de nationalités différentes. Chacun, au départ, a dû faire l'effort de s'intéresser à la discipline et à l'expérience de l'autre. Petit à petit, la perspective collective nous est devenue indispensable tant l'approche multidimensionnelle pour aborder des problèmes eux-mêmes multidimensionnels faisait sens pour traiter de la gouvernance, de l'économie, de la ville durable, de la construction de bureaux, de la sécurité, ou du bien-être. Il nous fallait aller à l'encontre des logiques sectorielles habituelles.

Le processus de travail a consisté à créer un tremplin pour les villes que nous visitons. Les premières études ont porté sur New York, Shanghai, Londres, Mexico, Johannesburg et Berlin, puis Mumbai, São Paulo et Istanbul (mais je ne parlerai aujourd'hui que des 6 premières villes). Pour toute découverte d'une nouvelle ville, nous emportons avec nous les connaissances déjà accumulées lors des précédentes enquêtes de mégapoles, tout en étant réceptifs à ce que les experts locaux, les responsables politiques, les acteurs de terrain souhaitaient partager avec nous et marquer comme différent. Pour nous, la vitesse et la pertinence des apprentissages aident les villes à la résolution de leurs propres problèmes. Ce qui nous intéresse, c'est la manière dont les problèmes sont posés. Nous sommes des passeurs, capitalisant les expériences afin de les transmettre et de les mettre en contexte, à l'aide d'une diversité de points de vue, de capteurs mesurant les évolutions, de messages susceptibles de faire sens en vue de l'action et de la mobilisation des synergies.

Qu'avons-nous appris que nous puissions réactualiser ici ? Sur quoi devons-nous être alertés ?

Nous avons tout autant appris des échecs de ces mégapoles que de leurs réussites. Si toutes les mégapoles étudiées expriment des convergences et une constante dans les problématiques, la diversité des solutions tentées prévaut. Mumbai a autant d'habitants que la Suède et la Norvège réunies, Sao Paulo autant que l'Australie, et l'on pense qu'en 2030, la population de l'Afrique dépassera celle de l'Europe. Nous avons pris en compte la vitesse de cette croissance, la forme et la distribution spatiale des densités, de l'usage des sols, et de la différenciation des morphologies urbaines. Ces questions complexes et politiques ont été retrouvées partout, à New York, à Londres, à Mexico, mais de manière différente.

Pour nous chercheurs, la difficulté à poser des questions dans certains contextes ou à échouer à transmettre ce que nous pensions savoir est tout aussi instructive que les réponses données. Par exemple, à Shanghai, je souhaitais engager une discussion sur le quart de la population, dite population flottante, qui ne peut pas envoyer ses enfants à l'école, qui n'a pas accès aux hôpitaux, et sur les risques d'explosion de cette forme de *lumpen* prolétariat. Cela n'a pas été possible, pour la simple raison que la Chine n'étant pas une démocratie, "ne discute pas de ces questions avec des étrangers".

## **Les défis de la croissance urbaine**

La croissance se produit à une rapidité vertigineuse. Il y a 100 ans, il n'y avait que 16 mégapoles d'un million d'habitants, il y en a 450 aujourd'hui, et 23 de plus de 10 millions d'habitants, principalement dans le Sud. On remarque des *clusters* de territoires urbains qui créent des économies-régions sur tous les continents, en Amérique du Nord, en Asie, mais moins en Europe.

Les effets de cette croissance se manifestent en termes de défis environnementaux, en particulier dans les mégapoles du Sud. Les villes sont responsables de 75% des émissions de carbone et les impacts se mesurent en termes de pollution des océans, d'inondations, de sécheresse. L'Europe est, quant à elle, confrontée au vieillissement de sa population : tous les continents sont amenés à croître sauf l'Europe, le quatrième âge est en passe d'exploser, et on sait qu'à terme, 4 femmes sur 5 vivront seules à partir de 75 ans. C'est un défi de solidarité trans-générationnelle, tant spatiale que sociale. L'une des solutions serait-elle l'immigration ? Nous sommes dans un monde de migrants, l'exposition

de Paul Virilio et Raymond Depardon (*Terre natale*, Fondation Cartier, mars 2009) a très bien éclairé cette question des déplacements urbains. C'est une question qui suscite des inquiétudes, mais qu'il faut dédramatiser. En effet, la migration est un élément-clé de l'histoire de l'humanité. Moins de 3% des habitants de la planète vivent dans un pays où ils ne sont pas nés, et en Europe, ce taux descend à 1,5%. Dans notre réseau, la question s'est posée sous l'angle de l'intégration des secondes et des troisièmes générations dans les pays du Nord, et nous l'avons abordée en termes de reconfiguration du territoire. La présence des migrants peut être perçue comme un assemblage de réseaux, de transactions multiples, d'insertion de divers usagers dans des espaces partagés opérant sur des échelles de toutes tailles. Nous prenons en compte ici le rôle des nouvelles technologies et des logiques sociales qu'elles entraînent : nouvelles démarcations, déplacements de frontières dans la ville, etc. Ainsi, des immigrants parfois illettrés peuvent grâce au téléphone, à internet, aux paraboles, aux envois d'argent, se connecter tels des rhizomes à d'autres acteurs dans le même pays ou ailleurs. Ce phénomène est donc moins une question d'immigration ou d'ethnicité qu'une prise en compte de la globalisation de la culture et de la reformulation des identités urbaines. Les immigrants sont là depuis longtemps mais ils prennent un sens nouveau dans la ville globale avec ce type de regard.

## **Economie formelle et informelle**

Cette question conduit au thème de l'économie mondialisée, de sa complexité et de l'étroitesse des réponses offertes par les politiques sectorielles. Nous avons besoin de généralistes parlant couramment les multiples langages de la ville – économistes, architectes, démographes, sociologues, historiens, politistes – et alliant théorie et pratique pour avancer simultanément sur tous les problèmes.

Toutes ces villes, Europe mise à part peut-être, ont des économies en forme de sablier, un dualisme évident sur lequel on a peu de prise. D'un côté, des acteurs économiques volatiles de haut niveau opérant en synergie dans les villes-monde, sont aux commandes de l'économie planétaire, aident à la décision, planifient, anticipent les innovations. Les sièges des multinationales sont regroupés dans des quartiers définis, car l'espace n'est pas évacué par les nouvelles technologies de communication. Les villes-monde agissent en complémentarité plus qu'en rivalité. Paul Virilio appelle ces acteurs mobiles les sédentaires, parce qu'ils sont partout connectés. Par opposition, les travailleurs de l'ombre sont des nomades parce qu'ils suivent les emplois. Ils sont des rouages essentiels de l'économie mondiale. Ils ont aussi des droits à la ville, et ils s'expriment. A Mexico, 60% de l'économie est une économie informelle, elle n'est pas illégale ni souterraine, elle est imbriquée dans l'économie formelle. Elle trouve son intégration dans l'espace et la gestion de la ville. A Bamako, comme l'explique C. Jaquier, l'économie marchande et l'économie du braconnage sont tenues par les hommes, tandis que le microcrédit, la redistribution, l'économie domestique, la réciprocité sont aux mains des femmes. Les femmes produisent de la valeur ajoutée, aussi bien pour les entreprises que pour les quartiers. Le Sud nous montre à quel point l'économie informelle joue un rôle important.

## **Exclusions sociales et spatiales**

La mondialisation de l'économie et de la finance, la métropolisation, entraînent une croissance des inégalités, l'accentuation des centralités et le décrochage des périphéries. On assiste à une montée des exclusions et de la pauvreté : 1 milliard des habitants de la planète sont dans la pauvreté, un tiers vit dans des taudis, des zones entières (favelas, townships) sont hors-circuit, ou plutôt en circuit parallèle, souvent innovant. De telles fragmentations spatiales et sociales génèrent une défiance – dont la France

n'est pas exempt<sup>1</sup> –qui se traduit spatialement. A São Paulo, l'exemple de Paraisópolis est marquant : dans la favela, les habitants n'ont pas d'eau courante ni d'égouts, et juste en face, on a construit des appartements avec piscine, et des entrées différentes pour les domestiques. Il y a là un certain échec à tisser des liens entre ces deux parties de la ville aux fortes disparités. Pourtant, nous avons entrevu des solutions à Mexico. Dans cette ville, les inégalités sont exacerbées, les résidences fermées abondent, et on assiste à une impuissance politique du maire. Mais à partir du moment où des synergies se créent entre les administrations du maire, de l'Etat, du gouvernement fédéral, on observe des amorces de solutions, pour l'eau par exemple.

## Promouvoir la densité urbaine

Sur le thème de la densité, nous défendons avec certitude une ville compacte, mixte, fluide, complexe, démocratique, qui correspond plus ou moins à l'idéal européen (idéal qui est en phase terminale, selon R. Koolhaas, lequel nous incite à nous intéresser plutôt à l'espace public de Lagos). Nos recherches nous ont révélé que de "vieilles" villes comme New York, Berlin ou Londres, ont accumulé au cours du temps des structures urbaines résilientes qui peuvent absorber des différences sociales importantes au sein des quartiers, grâce à la qualité de l'espace et au savoir-faire des quartiers. De l'espace public doit émaner un sentiment d'appartenance à une plus vaste communauté à travers une architecture de sympathie qui produit un sentiment de sécurité. Or ce n'est pas toujours le cas : dans le quartier de Huangpu (Shanghai) il n'y a pas de nature intégrée à l'habitat, pas de magnétisme, l'habitat n'est pas de qualité, l'inclusion ne se produit pas. Si on produit un environnement qui ne respecte pas la dignité humaine, toute l'organisation sociale ainsi conçue et l'autorité seront privées de légitimité. On sait en effet que la gouvernance se fait plus facilement avec le consentement des populations que par la coercition. L'architecte Rogers propose un habitat modulable selon les besoins et qui lutte contre le déterminisme architectural.

Nous avons constamment utilisé le concept de *retrofitting*. Littéralement, cela signifie échanger des pièces usées et des composantes obsolètes tout en maintenant la configuration des équipements et de l'unité d'origine. Appliqué à la ville, cela veut dire recycler, réutiliser les bâtiments et terrains existant, ne pas contribuer à l'étalement urbain, comme à Mexico où les installations précaires partent à l'assaut des hauts plateaux entre volcans et sommets, et contribuent à la pollution.

Nous avons été frappés du fait que Shanghai est passé de 120 immeubles de plus de 8 étages en 1980 à 3500 en 2000 puis à plus de 10000 en 2005. On a généralement une mauvaise appréciation de ce phénomène. Shanghai réplique le modèle nord-américain ou européen des tours, de manière conventionnelle. Or la moitié des bureaux sont vides une partie de la journée, mais qui s'en soucie ? Qui se bat pour la qualité de l'espace public entre les tours à Shanghai ? On n'a pas relevé d'esprit critique pour comprendre que la formule de la tour de bureaux est archaïque, épuisée, inappropriée pour répondre à la nouvelle économie de la connaissance. Pour Frank Duffy, « l'avenir de Shanghai est compromis par une typologie en phase terminale, épuisée intellectuellement ». Pour autant, le modèle européen, plus démocratique, plus soucieux du bien-être individuel des employés, ces sortes de villes miniatures – comme on en trouve à White City, dans l'immeuble de la BBC à Londres, mais aussi en Scandinavie, en Allemagne, aux Pays-Bas – est coûteux et dysfonctionnel pour les communications, si essentielles pour la nouvelle économie. Nous avons été séduits à Mexico par la juxtaposition de deux quartiers : un quartier d'affaires, Santa Fe (empli de murs réels et virtuels, de caméras de surveillance, où peu de choses se passent) et le quartier de Neza, où des centaines

---

<sup>1</sup> Sur la crise de confiance que vit actuellement la France, avec en tête la hantise du déclassement, voir Yann Algan et Pierre Cahuc, *La société de défiance. Comment le modèle social français s'autodétruit* (2007).

d'immigrants arrivent chaque année, où les infrastructures sont basiques, mais où l'on trouve une vie sociale riche et dense, bref un quartier ouvert, un quartier d'avenir.

Nous avons eu une réflexion sur les murs, qui autrefois étaient autour de la ville et aujourd'hui sont dans la ville. Les murs doivent être comme la membrane des cellules, poreuse mais résistante, ils doivent bloquer ou laisser passer quand il faut. L'immeuble de Norman Foster pour la mairie de Londres, n'est pas convaincant : il est entouré de parois de verre, on ne peut pas toucher, sentir ni entendre ce qui se passe à l'intérieur, observe R. Sennett. Il n'y a qu'une seule entrée et des espaces morts des deux côtés des parois. Par contraste, des deux côtés des murs des villes du Moyen âge, on trouvait des marchands, des maisons, des passages. Les parois des immeubles conçus par Louis Sullivan (XIX<sup>ème</sup> siècle), de la même manière, sont poreuses et accueillantes.

Même leçon pour les transports. Ils sont trop souvent dysfonctionnels (MTA à New York). Si l'on veut que les gens co-produisent la sécurité dans leur rue comme le préconisait J. Jacobs, il faut éviter de boucher leur vue par les voitures. A Bogotá, Enrique Peñalosa, quand il était maire, a transformé le paysage urbain en mettant en place le Transmilenio, un système de bus liant la périphérie au centre par des voies réservées aux autobus. Il a aussi créé des crèches, des écoles et des bibliothèques pour lutter contre l'analphabétisme. Des centaines de nouveaux parcs ont été disséminés dans la ville. Chaque fin de semaine, les voitures sont bannies des larges avenues et des milliers de familles se côtoient en marchant ensemble dans l'espace public. Pour lui, « la compétitivité d'une ville à l'âge de l'information dépend largement de la qualité de la vie en ville ». Nous préconisons bien évidemment le développement de la marche et des pistes cyclables. Vous trouverez sur le site de *Urban Age* une comparaison des manières dont on se déplace dans la ville, selon le type de transport.

Le métro de Tokyo, créé en 1927, est emprunté par 80% de la population pour se rendre au travail. De même, 55% des New Yorkais empruntent les transports en commun. Londres a réduit de 21% la circulation automobile dans la ville, après que Ken Livingstone se soit attaqué au problème avec les moyens du Grand Londres. A Berlin, 35% des trajets se font à pied ou en bicyclette. C'est le cas aussi à Johannesburg, mais la raison en est qu'il n'y a pas d'investissement dans les transports publics. Chaque année, une douzaine d'employés sont assassinés dans les trains.

## **L'insécurité : contraste Nord-Sud**

La peur a accompagné l'histoire des villes depuis très longtemps. Elle a aussi alerté les penseurs sur la tentation des gouvernants d'exploiter cette inquiétude à des fins d'ordre politique. Pour Hobbes, « la peur jaillit de l'illusion du danger parfois exacerbé par l'Etat ». Je fais une différence entre la préoccupation pour l'insécurité et la peur réelle éprouvée quand on se sent en danger. La préoccupation pour l'insécurité est une affaire de classes moyennes, la peur réelle est souvent une affaire de pauvreté. Aujourd'hui, toutes les villes ont recours au principe de précaution pour se prémunir du « *what if?* » : que se passerait-il si on ne l'avait pas fait ? D'où un abus, selon moi, du principe de précaution, et un scénario que Jean-Pierre Dupuy appelle le catastrophisme éclairé. Après le 11 septembre 2001, on a assisté à une instrumentalisation de la peur. Le président américain, G. Bush, n'était pas obligé d'opter pour cette stratégie de côte d'alerte continue. Il aurait pu, comme F.D. Roosevelt, dire « ce que nous devons redouter le plus, c'est la peur elle-même ». Mais en réalité, c'est une rhétorique guerrière qui a prévalu. Le *Patriot Act*, qui restreint les libertés, a été voté un mois après le 11 septembre. Peu de membres du Congrès l'avait lu. Depuis le milieu des années 1960, l'insécurité est le thème favori des conservateurs, qui ne cessent d'utiliser les statistiques pour inquiéter les classes moyennes pour qu'elles votent pour l'ordre. Cela a donné lieu à une stratégie d'exil, qui consiste à « s'enfermer » derrière les caméras, les voitures en pare-choc blindé, les détecteurs de métaux, et à exiler les « empêcheurs de vivre en paix » dans les prisons. Cette stratégie a créé une dichotomie forte au sein du pays.

Les villes que nous avons étudiées sont dans ce schéma, parce que la peur facilite la gouvernance urbaine, elle mobilise ou anesthésie les citoyens, légitime les frontières, déplace des questions insolubles sur des objets identifiables : « dormez bonnes gens, nous allons vous envoyer plus de

police ». Or tout ceci est une affaire de perception. Une étude a comparé Londres et São Paulo. A Londres, le taux d'homicide est de 0,5 pour 100 000 habitants, à São Paulo de 20 pour 100 000 habitants. Quand on demande aux habitants s'ils sont satisfaits de vivre dans ces villes, on obtient 29% pour São Paulo et 60% pour Londres. Quand on leur demande quels sont les plus graves problèmes, tant les Paulistos que les Londoniens répondent l'insécurité : 43% à Londres et 41% à São Paulo. Ces chiffres distinguent ces deux villes des autres dans l'échantillon. Pourquoi ont-ils peur ? A São Paulo, ils ont peur d'être cambriolé, de subir des attaques à main armée. A Londres, étonnamment, ils ont peur de recevoir des coups de couteau dans la rue. Ce qui se passe en réalité, c'est que les tabloïds ne cessent de jouer sur ce thème à Londres, et de répéter qu'il ne faut pas croire les statistiques officielles, que la criminalité ne baisse pas. Au final, les Londoniens estiment néanmoins pour la plupart pouvoir se promener seuls le soir dans leur quartier, alors que ce n'est pas le cas des habitants de São Paulo. Les Londoniens ont en effet beaucoup plus confiance dans leurs dirigeants, alors qu'à São Paulo, les habitants doivent compter sur eux-mêmes.

Paris a ceci d'intéressant que dans les enquêtes de victimation, le thème de l'insécurité arrive seulement au 6<sup>ème</sup> rang des préoccupations, après la pollution automobile, le bruit, la saleté. Le risque de terrorisme n'est même pas évoqué parmi les préoccupations des Parisiens. 83% d'entre eux pensent qu'il est bon que l'Etat soit en charge du maintien de l'ordre et de la sécurité. A 80%, ils sont pour les caméras dans les bus et les métros, à 66% dans les espaces publics. Ils sont plus victimes que dans des zones adjacentes, mais leur capital intellectuel leur permet de relativiser ces risques comme faisant partie de la ville moderne. Ces opinions contrastent avec celles des habitants des ZUS. 49% redoutent une attaque à main armée, en particulier dans les transports. Plus de la moitié disent avoir été vandalisés, ou avoir subi des attaques contre leurs biens. A 82%, ils veulent un durcissement des sanctions. Une majorité d'entre eux anticipe un autre cycle de violences urbaines. Plus paradoxal, les habitants de la grande couronne, rarement victimisés, redoutent très fortement l'insécurité et ont des attitudes sécuritaires très affirmées. Parmi toutes les solutions possibles, il existe des solutions architecturales. Quand dans les cités d'habitat social il n'existe souvent qu'une seule route d'accès pour la police, elle a donc de fortes chances de se faire « canarder ». Mais ce thème pourrait faire l'objet d'une conférence entière, donc je poursuis.

Il faut toutefois relativiser, car la violence dans les pays du Nord est de basse intensité, par comparaison avec celle des pays du Sud, où les taux d'homicide sont beaucoup plus élevés. L'Afrique du Sud arrive au premier rang mondial du classement des pays selon le taux de criminalité. Ce pays enregistre en moyenne chaque jour 50 meurtres, 100 viols, 330 attaques à main armée, 550 agressions violentes. Deux tiers des habitants de Johannesburg ont très peur de marcher dans la rue le soir. Le taux d'homicide est de 37 pour 100 000. 1 jeune sur 5 de 15 à 17 ans a tenté de se suicider au cours des 6 derniers mois selon de récentes enquêtes. Bref, une culture persistante de la peur et de l'insécurité envahit la vie quotidienne. Après 50 ans d'apartheid, on vit sur ces ruines-là. L'ordre spatial a un impact sur l'ordre social, il repousse la vie dans les espaces privés, dans des centres commerciaux fortifiés comme au Moyen-âge, dans les 600 *gated communities* sous haute technologie de surveillance. On lit sur les portes : « tir à vue sans sommation ». Les *panic buttons* (boutons de panique) dans les maisons sont reliés directement aux agents de sécurité, et non à la police. On compte 300 000 gardes privés, dont un tiers fait partie de la police publique, laquelle est très corrompue, 800 *check points*, un très grand nombre de voies publiques sont détournées à des fins de sécurité. On observe une extrême ségrégation et surtout un centre-ville déserté, inquiétant à la tombée du jour. On ne marche pas le soir dans *downtown*, les gens aisés se réfugient à la périphérie. On relève un manque patent d'Etat protecteur et redistributeur. Le « droit à la vie » des pauvres gens, pourtant inscrit dans la Constitution est négligé au profit du droit à la sécurité. Les quartiers misérables sont des quartiers à haut risque. Les pauvres se protègent avec des fils de fer bordés de rasoirs, avec des chiens d'attaque. Pour autant, si on s'arrêtait à ces images sinistres, on ne comprendrait pas grand-chose. Car il règne dans les *townships* beaucoup de coopération, d'économie informelle, de « débrouillardise ». Les habitants ont des identités ambivalentes, ils peuvent être à la fois de petits notables dans un lieu et des dealers de drogue ailleurs, et iront redistribuer de l'argent ensuite dans leur quartier. Je ne dirais pas comme Rem Koolhaas que c'est là un schéma urbain noir à l'avenir chaotique et terrifiant, mais plutôt une ville à regarder avec sympathie. Le revenu moyen des noirs a triplé depuis la constitution de 1996

– celui des blancs a été multiplié par 7 – et Johannesburg s’inscrit dans la mondialisation. Par ailleurs, si l’Etat est faible, le langage des droits est fort. A plusieurs reprises, les juges ont fait condamner l’Etat pour sa négligence du droit à la vie. Les classes moyennes se retirent en invoquant leur sécurité, mais les gens pauvres n’ont pas à être assassinés dans les transports publics. Tout cela est très fragile, mais n’oublions pas que l’Afrique du Sud est un très jeune Etat, et que Johannesburg va continuer sa croissance en dépit de sa très forte mortalité.

## Conclusion

Nous sommes convaincus qu’un lien étroit existe entre la réalité matérielle de la ville, et les processus sociaux, économiques et politiques qui les animent. L’exploration du lien entre forme et société urbaines passe par un dialogue entre ce que Jane Jacobs a appelé l’apparence des choses et la façon dont elles marchent. Nous avons constaté que trop souvent, une imagination épuisée surdétermine la conception des espaces. La ville devient alors cassante comme une gaufrette. Le logement social à Londres n’était conçu que pour durer 40 ans, et un gratte-ciel à New York 35 ans, observe R. Sennett. Cette conception à court terme ne permet pas aux quartiers d’acquiescer le temps nécessaire pour atteindre leur maturité, pour utiliser convenablement ressources publiques et privées, pour se moduler en fonction des besoins. Nous pensons qu’il faut lutter contre le déterminisme et le prévisible, le principe de précaution à tout va et au contraire, permettre la dissonance, l’incomplétude, car la vie est dissonante, désordonnée et complexe. Les quartiers anarchiques de Naples ou du *Lower East Side* fonctionnent. Des imaginaires et des narrations sont indispensables pour établir des liens entre le social et le spatial. Nous imaginons la ville comme étant en métamorphose, en recomposition. Certains habitants se connaissent, d’autres se relient à eux, comme les personnages de *Smoke* (Paul Auster) à Brooklyn : l’espace public est important pour inviter les habitants à se retrouver.

Notre deuxième conclusion rejoint la vision que nous avons proposée avec l’équipe Rogers. Il s’agit d’en finir avec la concentration de la pauvreté dans des zones spécifiques (ZUS ou autres), de renouer avec la proximité des lieux de travail et de l’habitat, de réutiliser les bâtiments et terrains existant. Nous devons également délaissier la voiture dans la mesure du possible, et recourir aux sources d’énergie renouvelable. Il faut également simplifier en France les niveaux de décision politique accumulés comme des mille-feuilles, et investir dans la génération à venir en matière d’écologie. La méthode de Rogers nous dit de casser les barrières entre professionnels, administrations, disciplines, experts, et de partager les innovations entre réseaux de chercheurs, de praticiens et de décideurs.

Enfin, il faut *faire* la ville *avec* les usagers et les experts, et favoriser l’innovation avec la qualité de l’environnement physique, permettre aux « différents » de se rencontrer, encourager la mixité et la mobilité. Cohésion sociale et formes urbaines, durabilité et densité, espace public et justice sociale, tolérance et gouvernance : toutes ces questions sont liées. Pour finir, je citerai De Gaulle à Delouvrier en regardant du haut du ciel la banlieue parisienne : « mais foutez-moi de l’ordre dans ce bordel » ; et enfin Emile Aillaud : « il faut déceler l’ordre dans le désordre apparent ».

### Ariella Masboungi

Quel a été l’impact de ce travail sur les villes qui ont été regardées ? Vous ont-elles écoutés ?

### Sophie Body-Gendrot

C’est une question complexe. Ce n’est pas parce qu’on ne voit pas l’effet immédiat qu’il n’y a pas d’effet du tout. Nous ne sommes pas convaincus d’avoir pu influencer Shanghai en leur montrant des photos du smog et les données sur les maladies pulmonaires à Los Angeles. Mais il faut laisser du temps au temps, certains des participants, qui ne pouvaient peut-être pas s’exprimer dans la pièce où



nous nous tenions du fait, peut-être, de la présence du Parti Communiste, pourront avancer d'autres idées à l'avenir, dans d'autres contextes. En revanche, nous sommes convaincus qu'à Mexico, nous avons fait avancer les choses en réunissant des décideurs aux plus hauts niveaux à parler de solutions réalisables. Je n'ai pas eu le temps de parler de ce qui se passe à New York avec la ville verte qui est mise en œuvre par Bloomberg pour 2030. Il ne fait aucun doute que toutes les innovations qui venaient et de Bogotà et de Curubita, ont fait réfléchir certains des participants assistant à nos conférences.

## **L'espace public et le service public contre l'entre-soi et le ghetto, par Pierre Veltz**

Sophie a abordé beaucoup de sujets, donc je vais me limiter à la question de l'insécurité mais aussi de la fragmentation. On fait l'hypothèse qu'il y a un lien entre les deux, et que l'insécurité vient en particulier de la méconnaissance de l'autre, qui alimente la peur. L'idée est que plus on a de ségrégation, plus on a de l'insécurité.

Je vous livre quelques réflexions qui me sont venues en parcourant, avec beaucoup d'intérêt, l'ouvrage *The Endless City*. La première est qu'il s'agit d'une question extrêmement préoccupante. La ville comme synonyme d'ouverture (je renvoie à la contribution de Richard Sennett sur la ville ouverte) n'est pas certaine de perdurer. L'hypothèse que les villes se transforment en ce que certains ont appelé des archipels de la peur, est préoccupante : il faut évidemment chercher à éviter cela, même si nous avons assez peu de prise pour cela. Ce qui est frappant est que cette fragmentation a des raisons de croître à la fois dans les pays riches et dans les pays pauvres. Dans les pays pauvres, on observe une fragmentation forte par la contrainte, car les riches ont peur des pauvres, physiquement. A São Paulo par exemple, le repli des riches derrière des barricades, pas seulement à l'échelle des quartiers mais aussi à celle de l'immeuble, est une réalité marquante. Dans les pays riches, on assiste à de la *self-segregation* : les riches se regroupent pour être entre-soi. C'est une thématique extrêmement forte : plus les sociétés sont abondantes, plus elles tendent à choisir leurs voisins, à se regrouper entre elles. Aux Etats-Unis, plusieurs travaux ont mis cela en évidence. On pourrait citer l'ouvrage de J.K. Galbraith, *The Affluent Society* (1958), qui développe l'idée que les sociétés riches ne fonctionnent pas comme les autres, que les degrés de liberté font que les logiques de l'entre-soi et de la consommation prennent le dessus. L'ouvrage de R. Putnam *Bowling Alone* (2000), montre que ce qu'il appelle le capital social (les réseaux, la façon dont les gens participent à des instances communautaires) décroît de manière spectaculaire. Plus récemment, l'ouvrage du journaliste Bill Bishop, *The Big Sort* (2008), le grand tri, montre statistiques à l'appui, comment les logiques de l'entre-soi se développent, pas seulement à l'échelle des villes, mais aussi à l'échelle de l'ensemble du territoire. Il étudie par exemple le vote des Américains : le nombre de comtés où les Républicains ont des majorités écrasantes et de comtés où les Démocrates ont des majorités écrasantes est de plus en plus élevé. Il montre aussi que la répartition des gens diplômés de l'Université est de plus en plus hétérogène. Le nombre de diplômés dans les villes de la côte ouest, a augmenté de manière spectaculaire, alors qu'ailleurs, il stagne. La mobilité et la capacité des plus riches (classes moyennes aisées et riches) à choisir leur lieu d'habitation font qu'un « tri » s'opère doucement, et les différents groupes sociaux n'ont guère l'occasion de se rencontrer. D'ailleurs, Internet ne change strictement rien à cela. Une étude a été faite sur les achats de livres sur Amazon, elle a montré que les types de livres achetés différaient nettement d'un territoire à l'autre, et que ces populations étaient culturellement disjointes. En France, il y a eu peu d'études sur ce sujet. L'ouvrage d'Eric Maurin, *Le ghetto français* (2004), n'est pas très convaincant à mon sens. Il a observé l'entre-soi à l'échelle de l'îlot, et en Ile de France, cela n'est pas étonnant qu'à cette échelle, l'entre-soi gagne. Cela devient intéressant lorsqu'on observe des zones plus larges. En France, nous n'en sommes pas encore à la situation américaine. En Ile de France, si on va au-delà de l'îlot, on a encore beaucoup de quartiers mixtes, socialement. Mais on a tout de même des phénomènes de regroupement bien connus, les ghettos et les ghettos de riches, qui ont énormément augmenté dans la période avant la crise. Cette logique sociale de regroupement, d'entre-soi, n'existe donc pas seulement dans les pays en développement.

Qu'est-ce qui peut contrecarrer cela ? A mon sens, il y a deux contrepoints traditionnels à cet éclatement de la société : l'espace public, au sens fort du terme, et les services publics ou services urbains partagés. Dans les villes européennes, ce sont deux contrepoints forts à la ségrégation.

Les espaces centraux sont essentiels : ils sont des espaces partagés parce qu'ils sont publics, et que les gens continuent de s'y fréquenter sur un mode urbain, c'est-à-dire de manière superficielle mais néanmoins dans une expérience collective mélangée et apaisée. Je crois qu'il est important que cette expérience ait lieu. Le fait de garder ces espaces est important car même s'il n'y a pas de parole échangée, c'est ce qui reste d'une cohabitation pacifique, dont on se dit qu'elle pourrait être riche. Je pense que de ce point de vue, il y a un déficit d'analyse dans l'ouvrage. Je vous recommande chaudement l'ouvrage du philosophe Jean-Luc Nancy, intitulé *La ville au loin* (2011) : « la ville ouvre un espace de liberté qui ne se mesure pas en termes d'autonomie ni d'indépendance, elle est un monde d'émancipation, mais qui n'est pas réglé sur le modèle accompli d'une citoyenneté ni d'une civilité. L'éthos de la ville n'est pas un ethos politique, il est plus ou moins que cela, il est d'une autre espèce, plus policée et moins policière, plus affranchie et moins souveraine. L'énergie de la rue est plus désordonnée et a moins d'horizons que la pulsion politique. En elle ne règne ni l'intimité de la communauté ni l'ordonnement de la collectivité, ni la régulation de l'assemblée. Mais c'est elle en revanche qui donne à l' « être avec » son plein régime ». Je trouve ce texte passionnant, il y a là une réflexion sur la nature de l'espace politique.

Un deuxième facteur de solidarité dans les villes, est le fait de pouvoir partager les grands services publics de la ville. La ville occidentale, ouverte et moderne, s'est construite sur le modèle de réseaux universels, partagés entre tous. Cela produit une forme importante de solidarité : même les riches ont intérêt à ce que les pauvres soient raccordés, puisque les économies d'échelle sont partagées par tous. C'est le modèle du réseau universel d'eau, de ramassage des ordures, etc. C'est aussi un modèle de subventions croisées à l'échelle de nos villes, or vous savez que ce modèle est remis en question par deux choses très différentes, mais qui peuvent converger. La première est le changement de paradigme, poussé par les enjeux énergétiques et écologiques, c'est-à-dire l'émergence de solutions alternatives, plus locales : récupération locale des eaux de pluie, *Smart grid* dans le domaine de l'énergie (qui permet à chacun d'être consommateur et producteur d'électricité), etc. On voit se dessiner à l'échelle de nos villes un modèle d'écosystème urbain assez différent du modèle du réseau universel. Les individus sont beaucoup plus acteurs, et moins consommateurs des ressources non renouvelables de la ville. Mais cela crée le risque d'une forme de nouvelle fragmentation. La deuxième forme de remise en cause du modèle du réseau universel réside dans le fait que ce modèle est beaucoup trop coûteux et long à mettre en place. Ainsi, dans les villes émergentes, sont inventées aujourd'hui toutes sortes de solutions alternatives, avec de nouvelles coalitions d'acteurs. Mais on observe une forte tendance des riches à faire sécession, à bâtir leur propre réseau, à faire leur propre forage. De leur côté, les pauvres ou les classes moyennes sont amenées à bricoler des services. Ces modèles-là sont extrêmement créatifs, ce n'est pas forcément une mauvaise chose que dans les quartiers les plus riches, les gens inventent des solutions ad-hoc pour pouvoir régler les problèmes, parce que d'une certaine façon, ces solutions peuvent ensuite être étendues. Il y a un problème de cycle d'innovation, de montée en puissance. En tout cas, je pense que cette question de la fourniture des services urbains essentiels (je pense surtout à l'eau) est absolument centrale. Il est évident que les villes chinoises, africains, sud-américaines, sont en train d'inventer des raccourcis. Les projections sur la motorisation des villes asiatiques, qui sont produites par l'industrie automobile, révèlent des échelles insoutenables. Il faudra donc inventer d'autres solutions en matière de transport, d'eau.

**Sophie Body-Gendrot**

Cela me donne l'occasion de parler d'une expérience qui m'a beaucoup frappée, à Mexico. Il y avait, à l'extérieur de Mexico, dans un quartier très dangereux soumis aux guerres de gangs, un immeuble abandonné, conçu en forme de phare. La municipalité a permis à un animateur de reprendre ce bâtiment, d'une superficie de 1500 m<sup>2</sup> et lui a donné la jouissance du terrain attenant de 16000 m<sup>2</sup>. Celui-ci a créé des ateliers d'art au rez-de-chaussée, des lieux d'exposition et mis en œuvre toutes

sortes d'événements qui attiraient un large public venu du centre de la ville. L'équipe n'a jamais eu besoin de faire appel à la police. Les volontaires eux-mêmes assurent la sécurité. L'art permet à ces habitants de se retrouver, comme c'est le cas aussi, par exemple, à Bilbao. Autre exemple, le parc de Chapultepec : 1 million de Mexicains ont donné un peso chacun pour que ce parc soit rénové. Chaque week-end, il accueille 17 000 personnes, qui se côtoient paisiblement dans la ville. Par contraste, dans une ville comme Philadelphie, dans les quartiers pauvres d'un des pays les plus riches du monde, les rues ne sont pas pavées et il n'y a pas d'éclairage public. Il y a bien là une question de conception de service public qui fait défaut.

### **Isabelle Baraud-Serfaty, consultante en économie urbaine**

On assiste aujourd'hui à une montée des acteurs privés dans la production de la ville. Est-ce quelque chose que vous avez étudié dans votre ouvrage ? Avez-vous des éléments de comparaison entre les différentes villes ? La ville de demain sera-t-elle encore publique ?

### **Participant**

Je reviens sur Johannesburg, car c'est la partie la plus terrifiante de votre exposé. Existe-t-il d'autres villes dans le monde, proches de cette situation cataclysmique ? A-t-on une idée de la manière dont on pourrait améliorer la situation ?

### **Sophie Body-Gendrot**

Le centre de Johannesburg est abandonné par les puissances économiques qui ont investi à la périphérie, et il est squatté par les oubliés de la croissance. N'oublions pas aussi que la ville est un lieu d'immigration en provenance des pays voisins qui sont en guerre. Ces "ex-guerriers" intimident les habitants et cherchent à prendre à leur place, leurs espaces de vente et d'habitation. Tout le monde nous a dit que Lagos était bien pire.

Pour répondre à la deuxième question, notre logique était de repérer aussi ce qui fonctionne. Nous n'avons pas posé, comme on le fait ici, de distinction fondamentale entre ce qui est privé et ce qui est public. Si le public est efficace pour maintenir l'espace autour d'une municipalité qui vient de se créer, ou, comme c'est le cas à Londres avec le Parc Olympique, pour créer des logements et rénover les terrains industriels, tant mieux. Mais si on peut atténuer les coûts en faisant appel à des acteurs privés et en leur demandant des comptes, ce sera toujours cela de moins en termes d'impôts. On oublie trop souvent que c'est le marché qui pousse le secteur public à adopter toutes sortes de mesures, parce qu'il a des innovations à vendre, des technologies, etc. Le marché n'attend qu'une occasion pour convaincre les autorités qu'elles peuvent améliorer la gouvernance.

### **Frédérique de Gravelaine**

Le travail d'écoute des populations peut-il faire partie des actions possibles ? Avez-vous vu des choses intéressantes du point de vue de la démocratie locale, dans votre périple ?

### **Sophie Body-Gendrot**

A chaque conférence, nous avons cherché à mettre en valeur des actions innovantes qui avaient été repérées dans les quartiers. A São Paulo par exemple, nous avons rencontré un architecte, qui a tiré les enfants de la rue et leur a permis de pratiquer la musique pendant un an, grâce à différentes

subventions. Par la suite, il leur a construit avec des fonds privés une puis deux maisons de grande qualité. Aujourd'hui, ces enfants-adolescents sont définitivement à l'abri. Je ne sais pas très bien ce que fait Zidane en France, mais on a son équivalent brésilien, qui s'investit dans les quartiers, avec le sport et qui a créé sa propre fondation caritative. Nous avons remis des prix d'excellence pour ce genre d'action innovante à des associations dans les quartiers pauvres.

### **Ariella Masboungi**

J'ai été frappée, dans l'ouvrage, par l'appel aux groupes privés. L'ensemble du groupe dit qu'il n'est pas possible d'agir si le privé ne vient pas à la rescousse, s'il n'est pas un acteur majeur. En particulier à Londres et à New York, la mobilisation du secteur privé sur l'emploi et la formation, est très importante.

### **Sophie Body-Gendrot**

Il faut savoir aussi que dans toutes sortes de pays, les entreprises perçoivent des dégrèvements d'impôts lorsqu'elles s'investissent dans le social. C'est une façon de multiplier les acteurs pour résoudre des problèmes qui sont multidimensionnels. J'ai fait partie pendant 12 ans d'une Fondation américaine à Washington, la Fondation Eisenhower contre la violence, où l'on essayait de repérer quelles innovations fonctionnaient dans certains quartiers pour les reproduire dans d'autres quartiers, en faisant du lobbying auprès de l'Etat ou d'autres Fondations pour trouver des subventions. Les entreprises qui venaient prêter leurs architectes, leurs comptables, ou leurs experts aux habitants des quartiers défavorisés, ne le faisaient pas forcément pour la publicité mais parce qu'elles obtenaient des dégrèvements d'impôts de cette façon-là. Un autre exemple est celui des *Kobans*, qui consiste à implanter des petits commissariats de police au pied même des grands ensembles de logement social, là où on trouve surtout des familles monoparentales et une criminalité importante. Y travaillent des policiers volontaires, souvent issus eux-mêmes de ces quartiers, présents 24 heures sur 24. Ils jouent à la fois le rôle de policier et de mentor pour les jeunes (pour leur apprendre à faire leur CV, ou à trouver un métier). Cette initiative n'aurait pu se produire sans le soutien de fonds privés, l'argent public étant chichement compté pour les initiatives sociales dans les villes américaines.

### **Pierre Vidailhet, responsable aménagement chez Aéroports de Paris**

Ce qu'on décrit dans la dégradation de la ville n'est-il pas étroitement lié à l'évolution sociopolitique globale, c'est-à-dire une évolution vers un libéralisme triomphant et relativement débridé ? Je ressens cela d'une manière assez évidente, mais j'aurais aimé avoir votre avis là-dessus. Historiquement, on a déjà connu une dégradation de la ville avec la Révolution Industrielle, lors de laquelle il s'est passé globalement la même chose : libéralisme débridé, création de quartiers ouvriers absolument sordides que Dickens raconte dans ses romans. Comment est-on sortis de cette situation ? A mon avis d'abord par des solutions politiques, par la constitution de mouvements sociaux, marxistes et autres, par la rénovation de la société avant celle de la ville. Sur le thème de l'éducation, la réaction à la société industrielle et à la dégradation de la ville, qui produit de l'insécurité, en France en tout cas, est passée par quelque chose d'assez remarquable, qui a été la création de l'école publique et laïque obligatoire. Cela a permis le développement d'une classe moyenne importante, et une réduction des inégalités qui s'étaient développées. Il y a donc eu une réaction intelligente. La question ne se pose-t-elle pas dans les mêmes termes aujourd'hui ?

**Pierre Veltz**

La grande différence entre ce que vous évoquez sur la croissance des villes européennes et ce que Sophie Body-Gendrot nous dit à propos des villes asiatiques, est le rythme. Les villes comme Manchester ont crû vite, mais pas à la même vitesse ni avec la même ampleur que Shanghai et les grandes villes asiatiques.

Je crois aussi que les capacités qu'ont eu les villes européennes à mettre en place des politiques de réseau, qui étaient aussi des politiques d'hygiénisme, de pacification sociale, ont eu un rôle extraordinaire. Là encore, le facteur temps, et tout un tas de facteurs, font que ce modèle est totalement impensable pour les grandes villes asiatiques ou africaines, en émergence. De là à attribuer tous les maux au néo-libéralisme, je pense que c'est un peu rapide. Il y a toutes sortes de logiques qui interviennent. Tout cela est d'une grande complexité, et les chercheurs sont un peu démunis par rapport à cela.

**Jean-Pierre Charbonneau, urbaniste consultant**

Je voudrais revenir sur la question du rythme. Je voudrais rappeler que les grands ensembles ont été construits très vite. Je me suis occupé des Minguettes à une époque, et cela a été construit en quelques années. Je vais assez fréquemment en Amérique latine depuis une dizaine d'années, et il est vrai qu'il y a un rythme de construction qui est assez étonnant : quand on construit une tour en France, on en construit 100 en Colombie, le marché n'a rien à voir. On peut appeler cela un dynamisme malgré tout, avec une présence du privé qui est importante pour le rééquilibrage des villes, car comme cela a été dit tout à l'heure, le privé n'est pas particulièrement content de voir des favelas. D'un côté, on a donc un dynamisme avec un risque d'augmentation des inégalités. D'un autre côté, en Colombie par exemple, il y a des professionnels, des associations, des formations, des savoirs, et des énergies, notamment dans les quartiers. Ce qui a été fait à Bogotà – les transports en commun, le travail avec les *ambulantes* – a eu un effet de dissémination très important dans toutes les villes de Colombie, et maintenant plus largement en Amérique Latine, au Pérou ou ailleurs. Nous ne sommes pas dans une situation non maîtrisée et complètement explosive, mais dans un mécanisme qui, avec de grandes difficultés, a des aspects très positifs.

**Sophie Body-Gendrot**

Ce qui se passe en Amérique Latine est remarquable. Ceux qui sont engagés dans une transformation de la ville sont des passeurs, car on les retrouve dans d'autres villes et ils transmettent leur expérience.

**Alain Lecomte, Ministère du Développement Durable**

Vous avez évoqué les autorités municipales : sur l'ensemble des villes que vous avez pu voir, comment réagissent-elles ? Comment voient-elles l'avenir ?

**Pierre-Alain Roche, professeur à l'école des Ponts-Paristech**

Je voudrais rejoindre ce que disait Pierre Veltz sur le service universel et les réseaux. Les villes dans lesquelles il y a finalement globalement les moyens de faire face à l'expansion, au rythme où elle se fait, existent. Shanghai me semble en être un exemple : Pudong était autrefois un terrain vague, et on voit les services urbains qui se sont développés sur l'ensemble de Shanghai. Le modèle urbain n'est

peut-être pas extrêmement séduisant, mais il n'empêche que l'ensemble des ingrédients qui font que le modèle économique fonctionne, c'est-à-dire que les nouveaux consommateurs viennent faire fonctionner les nouveaux services, a sa forme de stabilité, et n'est pas fondamentalement différent, à une autre échelle, de ce qu'on a connu dans les pays développés au XIX<sup>ème</sup> siècle. Mexico est une ville où l'on voit, depuis 30 ans, un fil de rasoir qui arrive à se tenir. Ce n'est ni pire ni meilleur, au fur et à mesure de l'extension urbaine. Les problèmes sont toujours présents, mais on ne sombre pas. Johannesburg fait partie des situations cataclysmes dans lesquelles on est en *collapse* total, et où l'ensemble du système urbain s'effondre, et en Afrique il y en a beaucoup. Derrière ces questions, il y a une question qui touche la capacité à construire ce modèle un peu vieillot des services structurés avec une capacité d'investissement. Ce qu'on décrit est une crise de la pauvreté, et pas seulement une crise de l'expansion urbaine.

### **Laurent Théry, directeur général d'Euralille**

J'ai trouvé qu'il y avait un décalage entre vos propos et le débat. Je n'ai pas entendu dans vos propos un catastrophisme inéluctable. Le débat, souvent, tend à revenir à cette question d'une évolution inéluctable vers la société du pire : la fragmentation, la peur, l'isolement. Personnellement, j'étais très intéressé par vos propos sur les structures urbaines résilientes, et sur le fait que la forme européenne de la ville avait peut-être cette caractéristique de régénérescence, qui pourrait être une solution. Jacques Lévy, dans sa dernière intervention à Bordeaux, parlait de la capacité à lutter contre l'isolement et la fragmentation, qu'avaient les « bobos », qui sont les créatifs d'aujourd'hui, et dont la capacité à se mélanger est bien meilleure que celle des couches sociales traditionnelles, d'un côté comme de l'autre. Est-ce que vous confirmez mon optimisme sur la façon dont la forme des villes peut être un facteur d'évolution de la société dans son ensemble, et pas seulement le réceptacle de ces évolutions ?

### **Ariella Masboungi**

Il semble qu'on ait, face à toutes ces questions, un vrai problème de professionnalisme (en termes de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre, mais aussi politique), une difficulté à prendre conscience des mécanismes et à tenter d'enclencher des démarches pour agir dans cette direction. Dans l'ouvrage, vous appelez à une régénération du monde politique et du monde professionnel, qui, mieux éclairés des questions prégnantes de la ville de demain, serait mieux formés à la complexité. Avez-vous noté des avancées dans les Villes et dans vos contacts avec les professionnels ?

### **Sophie Body-Gendrot**

Dans nos conférences, nous avons toujours eu des maires qui nous ont accompagnés : l'ancien maire de Washington, le maire de Bogotà, etc. Avec eux, nous avons pu parler parce qu'ils étaient ouverts et avaient des expériences à partager. Je suis sûre que ce sont des passeurs qui vont prolonger notre optimisme, car dans chaque ville, nous avons eu l'impression qu'il y avait des possibilités d'améliorer les choses.

Je suis d'accord avec ce qui a été dit sur Shanghai, Johannesburg, ou Mexico. Je pense que sur toutes sortes de questions, les Villes sont en avance pour trouver des solutions, notamment en termes de défis environnementaux ou sécuritaires, car les Etats sont lents, et leurs systèmes de décision souvent pyramidaux. Les Villes sont les premières à mettre en œuvre des innovations, mais aussi à se mettre en synergie les unes avec les autres, pour mettre leur capacité collectivement en symbiose. Elles sont les premières touchées par les risques et ont donc à les anticiper pour en réduire les effets.

Vous avez parlé de la fragmentation dans les villes. L'un des exemples que j'ai développés dans mon livre est celui de *Elephant and Castle* à Londres, lieu de très grande concentration africaine, mais

où les très jolies maisons le long de la Tamise attirent les « bobos ». Avec de bons alchimistes, on arrive à maintenir ces populations ensemble dans le quartier. Les villes sont des facteurs d'espoir. Notre méthode, qui était de travailler tous ensemble, et de nous exprimer sans peur que nos propos soient dénigrés, doit exister aussi à l'échelle des professionnels. Les professionnels doivent sortir des logiques sectorielles et corporatistes et faire preuve de beaucoup de souplesse pour pouvoir entendre les langues différentes : architecture, économie, sécurité.