

# Réflexion sur le problème sociologique de la ville

## Reflections on the Sociological Problem of the City

### Reflexiones sobre el problema sociológico de la ciudad

Burkart LUTZ

Volume 4, Number 1, mai 1972

Le phénomène urbain

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/001458ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/001458ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Les Presses de l'Université de Montréal

ISSN

0038-030X (print)

1492-1375 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

LUTZ, B. (1972). Réflexion sur le problème sociologique de la ville. *Sociologie et sociétés*, 4(1), 139-153. <https://doi.org/10.7202/001458ar>

Article abstract

The sociologist may seize the urban phenomenon by introducing the analytical categories of space and distance, conceived physically as well as socially. Indeed, space and distance are two essential factors which influence communications and social exchange. A superior level of social organization presupposes a material reduction of distance. Urbanization, as a process of concentration of persons and institutions on a small space, modifies radically the relationship "time-effort-distance" making social exchange easier. Industrialization, with the massive introduction of technical means of circulation and communication, on the other hand, makes exchange more and more independent of physical proximity. An analysis of the significance of space and of technology then constitutes the basis for the study of the structures and of the functioning of the city. Four themes are treated in this article in the framework of the above approach : the needs of the users of the city ; the impact of the users on the transformation of the city ; the functioning of mechanisms of development and planning ; the prospects of possible evolution of the city.

---

# Réflexions sur le problème sociologique de la ville



BURKART LUTZ

---

**N**OS RÉFLEXIONS S'ARTICULERONT autour de la thèse suivante : la ville est de prime abord un phénomène technique (au sens large du terme), que la sociologie ne peut aborder qu'après avoir défini pour son usage propre les grandeurs techniques qui s'y manifestent ; ce passage d'un objet technique à un objet sociologique passe premièrement par l'introduction des catégories d'espace et de distance dans leur acception technique et matérielle aussi bien que sociale.

Nous renonçons délibérément à tout renvoi à la littérature existante dans la mesure où elle n'est que partiellement pertinente au sujet que nous voulons traiter, et que la discussion nous entraînerait hors des limites assignées à cet article. Ce dernier concerne essentiellement la situation des villes et la planification urbaine en République fédérale d'Allemagne et dans les autres pays industrialisés d'Europe. Nous laisserons au lecteur le soin de juger dans quelle mesure les problèmes de recherche et de planification urbaine peuvent être posés dans les mêmes termes en Amérique du Nord.

## I. LA SIGNIFICATION SOCIALE DE L'ESPACE ET L'EFFICACITÉ DES STRUCTURES TECHNIQUES DE LA VILLE DANS LA RÉDUCTION DU FACTEUR DISTANCE

Dans la mesure où — selon les schémas classiques de la sociologie du travail, de la sociologie industrielle ou de l'économie politique — l'histoire de

l'humanité s'écrit à travers l'effort de réalisation de la société contre les résistances du milieu naturel, l'espace doit être considéré comme l'une des dimensions fondamentales qui doit être maîtrisée par l'individu ou la collectivité auxquels il se présente de façon immédiate sous les espèces de la distance (l'aspect d'espace vital venant en second lieu). Comme les structures et processus sociaux impliquent toujours la communication et l'échange entre les hommes, l'espace (comme distance physique) est un obstacle externe à la réalisation du potentiel historique de l'humanité au même titre que de mauvaises conditions climatiques ou météorologiques, la fertilité limitée du sol ou la tendance biologique latente de l'espèce humaine constituent un obstacle à l'explosion démographique. Un degré supérieur d'organisation sociale présuppose toujours une réduction sociale de la distance et par là la maîtrise du facteur espace.

Dans le combat de l'homme contre la nature, l'« invention » de la ville représente la première grande victoire sur l'espace. Si l'on veut bien abandonner le mythe d'une démocratie agraire originelle — qui n'est repérable historiquement que mêlée à des formes plus ou moins manifestes (ou dissimulées) d'esclavage — on doit admettre qu'une organisation sociale, atténuant (sinon levant) l'antagonisme total entre dominants et dominés, seigneurs et serfs, ne pouvait prendre naissance que dans les villes, celles-ci représentant le seul lieu où pouvait s'établir un réseau dense de contacts sociaux. Ce réseau constitue dès lors la base de l'institutionnalisation des conflits et de l'élaboration (explicite et non plus dictée par des processus naturels) d'un consensus minimal entre représentants d'intérêts contradictoires. Le bouillonnement et le choc des idées, qui produisent les inventions et les innovations, sont inconcevables sans la ville car seule la proximité physique d'individus, que ne relie plus uniquement des contacts primaires, permet des expériences inattendues et des rencontres entre amis.

Tout ceci, les classiques de la pensée sociale l'ont dit, pouvait être considéré comme acquis tant que l'antagonisme entre ville et campagne d'une part, la qualité de la ville comme lieu de communication d'autre part, pouvaient être reçus comme des évidences banales.

Cet antagonisme se basait sur l'interdépendance de presque toutes les activités sociales dans un cadre physique déterminé, laquelle a persisté jusque dans une bonne partie du *xx*<sup>e</sup> siècle. L'étendue des activités sociales, celles de la population comme celles des institutions <sup>1</sup>, était déterminée par une mobilité limitée physiquement ; la proximité physique était alors la condition quasi inéluctable des contacts sociaux de la communication et de l'échange. La différence entre ville et campagne pouvait s'exprimer directement par le nombre de personnes ou d'institutions accessibles dans un rayon topographique limité, où les distances intervenant dans le rapport « temps-effort-distance » se mesuraient en quelques centaines ou milliers de mètres. La concentration des personnes et des institutions dans l'espace restreint d'une ville contrastait de manière radicale avec la tendance de la population rurale à se départir plus ou moins régulièrement sur les sols utilisables (compte tenu des cas où un statut juridique incertain ou le manque d'irrigation limitaient cette régularité).

1. La division actuelle de la France en départements obéit à un module spatial qui correspond au rayon d'action de troupes armées en vue de la répression rapide de soulèvements locaux, alors qu'en Allemagne, grâce à l'autorité indiscutée de l'État, il existait une possibilité décisive qu'en une demi-journée tout habitant puisse se rendre devant une autorité ou un tribunal.

Quant à l'évidence de la qualité sociale de la ville comme lieu de communication, elle s'est dissipée avec l'industrialisation ou — pour le dire plus précisément — avec l'introduction massive des moyens techniques de circulation et de communication. C'est l'une des plus importantes réalisations techniques de l'industrialisation que d'avoir rendu la possibilité de contacts et d'échanges sociaux de plus en plus indépendante de la proximité physique immédiate.

Le développement d'une multiplicité de systèmes techniques de communication permettant de maîtriser les distances (avec d'autres principes de construction et d'organisation, à d'autres coûts et aussi avec d'autres restrictions) a profondément modifié la structure de nos villes et, au-delà des espaces urbains, également celle des campagnes. À travers la libération progressive de la communication et de l'échange des contraintes spatiales, des besoins sociaux peuvent se réaliser qui, il y a quelques générations, appartenaient au domaine de l'utopie.

La signification sociale centrale de l'espace et des technologies qui en offrent la maîtrise doit servir de point de départ à toute recherche qui vise à expliquer la genèse et le fonctionnement des structures de la ville moderne, à dégager les lignes de développement possibles, et des points névralgiques dans la perspective d'une planification urbaine. Ceci est d'autant plus urgent si l'on considère la réussite très mitigée des tentatives de réduire les besoins de communication (communication étant ici utilisé comme concept général recouvrant tous les processus de contact et d'échange) par l'introduction de nouveaux systèmes techniques comprenant des infrastructures appropriées ; actuellement, un très haut potentiel de besoins de communication latents ou actualisés reste insatisfait ; dans la mesure variable où ces besoins trouvent leur réalisation apparaissent des inégalités fondamentales que des sociétés précédentes n'ont pas connues et dont les implications politiques commencent à peine à être perçues.

Le caractère anarchique, non seulement du mode de production mais plus encore des processus d'innovation technico-économiques, a eu pour conséquence que le développement de nouveaux systèmes de communication et de circulation n'a été orienté que de façon très limitée — compte tenu de son importance historique — en vue de libérer la socialisation des contraintes de l'espace en tant que catégorie naturelle.

En règle générale, on s'est borné à individualiser les besoins de communication, à régulariser l'accès aux systèmes techniques de communication par des mécanismes de marché, et à abandonner le contrôle de leur innovation aux mouvements spontanés réglés par ces mécanismes de marché.

Par conséquent, depuis le début de l'industrialisation, le développement historique des villes est déterminé par celui des systèmes et technologie des communications sans qu'on ait jamais essayé de se demander quelles structures urbaines pouvaient être souhaitables et quels systèmes techniques de communication se prêtaient le mieux, tant à leur réalisation qu'au maintien de leur bon fonctionnement : la technologie des communications qui, dans une perspective historique, n'aurait dû être concevable que comme un moyen de maîtriser l'espace, de rendre la communication sociale plus facile et plus dense, est devenue une fin en soi et ne vise plus que ses propres buts.

Cependant il ne suffit pas de rapporter de façon immédiate une telle affirmation — somme toute banale — à l'état des structures sociales globales et de dénoncer par exemple l'étouffement de la grande ville moderne par le trafic automobile, comme une conséquence du système capitaliste qui disparaîtrait automatiquement avec l'abolition de l'appropriation privée de la plus-value par la propriété commune des moyens de production. Dans la réalité, le renversement des priorités, des buts et des moyens, s'effectue à travers une pluralité de mécanismes qui ne peuvent être dépassés facilement et dont la déconstruction ne peut être remise aux « lendemains qui chantent ». L'analyse de ces mécanismes nous apparaît comme la tâche première et fondamentale de la recherche urbaine.

## II. LES USAGERS DE LA VILLE ET LEURS BESOINS

Malgré l'augmentation énorme d'artefacts techniques qui servent de communication, la dépendance spatiale de la plupart des activités sociales reste élevée : la majorité des familles ne renonce pas volontiers à un appartement convenable où les meubles de la famille peuvent entrer dans des circuits de communication et d'échange variés. La production industrielle de biens et services requiert des installations techniques qui ne sont pas transportables à volonté, et même vraisemblablement liées toujours plus à un lieu précis. Les équipements publics de tous genres comprennent des bâtiments ; il serait absurde de vouloir les rendre transportables.

Désignons comme *usagers* de la ville les acteurs sociaux qui y entrent régulièrement en communication directe avec d'autres usagers, ou qui se trouvent en communication directe et stable entre eux, ayant sous ce rapport besoin d'un lieu de fixation spatiale dans la ville (y compris ses environs). Les catégories d'usagers les plus importantes sont actuellement :

- a) Des individus, ou plus exactement des individus inclus dans un ménage (puisque la localisation dans un logement n'est en règle générale pas le fait d'individus isolés, mais de ménages) ;
- b) Des entreprises privées, c'est-à-dire des institutions dont les besoins en communication résultent de leurs intérêts économiques ;
- c) Des équipements publics dont les besoins en communication sont en principe dérivables de leur fonction sociale ; la réalisation de leurs intérêts spécifiques obéit souvent aux mêmes contraintes que celles auxquelles sont soumises les entreprises privées.

Il existe une différence caractéristique entre les besoins de communication respectivement des individus et des ménages d'une part, des institutions privées et publiques d'autre part. Alors que dans le premier cas la communication « active » réalise des besoins primaires, avec le logement comme lieu d'émission, ce sont les besoins de communication « passive » qui dominent chez des usagers institutionnels, c'est-à-dire les communications dirigées vers les institutions concernées (ce qui n'exclut pas par ailleurs la communication active, dans laquelle elles jouent un rôle d'émetteur).

On peut rattacher les besoins des usagers dans le cadre urbain, ainsi que les comportements visant leur réalisation, à deux catégories :

- 1) *Les besoins relatifs à la localisation* qui sont réalisés à travers le choix d'un appartement dans un lieu donné ; de ces besoins dépendent les possibilités de communication active et passive, étant donné une certaine structure urbaine ;
- 2) *Les besoins de communication* qui — selon le point de vue qui nous intéresse ici des contacts et des échanges — supposent un déplacement physique des personnes ; on peut y rattacher en particulier la circulation au sens large, tout ce qui a trait aux exigences de la fréquentation de points précis de communication ou qui concerne des systèmes d'échange localisés.

Il semble qu'on ne puisse se passer d'introduire à ce point un modèle « cybernétique » indépendant du contexte social, pour rendre compte des besoins de communication et de localisation, des choix d'implantation spatiale et des modes de circulation — ce que tentent actuellement les ingénieurs de la circulation, et de plus en plus fréquemment les économistes qui s'occupent de recherche urbaine. La communication n'est certes pas un but en soi, mais seulement un moyen de réaliser des intérêts sociaux ; de même, dans le choix d'un lieu de résidence et d'un logement interviennent non seulement la recherche des facilités optimales de communication, mais aussi une série d'autres besoins axés sur la qualité intrinsèque de l'emplacement et de l'habitat, indépendamment des avantages qu'ils présentent au niveau des communications.

Ces intérêts ne se réalisent que dans des structures urbaines techniques et matérielles, sans toutefois s'y réduire ; si leur réalisation d'ensemble pose un problème complexe, donc difficile à programmer sous forme mathématique dans un modèle de simulation, c'est que les intérêts particuliers des usagers individuels divergent de mille manières et peuvent même entrer en conflit.

Les besoins de communication et de localisation ne sont pas dérivables simplement d'indices homogènes (par exemple statistiques) concernant les usagers, comme le présupposent aujourd'hui la plupart des modèles dérivés du système de circulation et utilisés dans la recherche urbaine (par exemple : postulats concernant les exigences « naturelles » d'implantation des entreprises ou de l'administration dans le centre-ville, ou de l'industrie à la périphérie, des minorités pauvres dans des *slums* en bordure du centre-ville, et des couches moyennes dans les banlieues).

Les besoins des usagers reliés aux structures urbaines techniques et matérielles déterminent des situations complexes, constituées par l'indication d'intérêts plus ou moins divergents sinon contradictoires, d'où l'impossibilité relative de leur réalisation.

Même les besoins de communication et de localisation peuvent être contradictoires, comme l'illustre clairement l'alternative qui se pose à une famille dont les revenus se situent dans la couche moyenne-supérieure de s'installer soit en ville, soit en banlieue : habiter en ville offre les avantages de la proximité de nombreux lieux de communication que l'on peut fréquenter souvent, avantages qui sont contrebalancés par une série d'inconvénients tels que le bruit, la pollution de l'air, l'éloignement de la nature, un loyer élevé et/ou une surface d'habitation réduite ; dans le choix de la banlieue, l'optimisation des qualités intrinsèques du logement se fait au détriment des possibilités de communication, réduites souvent

de façon drastique (cette réduction s'exprime par une élévation des variables « temps-coûts-effort-distance » dans le rapport entre la localisation de l'habitat et les principaux lieux de communication, de contacts et d'échanges).

Soit dit en passant, le degré d'antagonisme entre les besoins de communication et les besoins relatifs à la qualité de l'habitat (antagonisme qui se manifeste pour presque toutes les couches de la population) nous semble l'un des indicateurs principaux de la qualité d'une structure urbaine donnée, y compris de celle de son système de circulation.

### III. BESOINS ET STRATÉGIE DES USAGERS

Lorsqu'on ne réduit pas le comportement de l'utilisateur d'une ville à une seule catégorie de besoins, par exemple ceux de communication passive ou active ou ceux qui ont trait à la minimalisation des coûts d'implantation, le modèle de comportement à élaborer devient nécessairement complexe ; il doit alors s'articuler autour du concept fondamental de l'intégration d'intérêts divergents, sinon contradictoires, dans une stratégie cohérente visant l'ensemble des comportements.

La validité de cette proposition ne se limite pas aux intérêts déjà nommés concernant les qualités intrinsèques d'un endroit ou l'éventail des communications qu'il offre. Elle s'étend également aux différentes formes et à l'étendue spatiale de ces communications (notamment au rapport entre les facteurs temps-coûts-effort-distance, qui déterminent son accessibilité et la possibilité d'accès à d'autres endroits).

Chaque ménage participe — globalement ou par certains de ses membres pris isolément — à différents systèmes de communication localisés de façon variable : centres commerciaux, lieux de travail, écoles, théâtres et restaurants sont des exemples (des facteurs dont le poids est en général variable) de tels lieux de communication fréquentés plus ou moins régulièrement par les membres individuels du ménage ; notons que la régularité de la fréquentation ne détermine pas à elle seule l'importance du facteur considéré. On peut décrire la « stratégie de communication » d'un ménage en considérant par rapport à quel système de communication les distances sont minimisées prioritairement ; de même faut-il tenir compte des éléments de la structure urbaine : dans quelle mesure la répartition spatiale des entreprises, centres commerciaux, écoles, équipements culturels, etc. (dans laquelle intervient également une différenciation qualitative des biens, services, idées, contacts humains, etc., offerts) permet-elle ou empêche-t-elle la satisfaction des besoins des différents groupes de la population ? On peut observer des différences encore plus significatives dans les stratégies d'implantation des entreprises privées relativement au facteur de la communication.

Ici, il faut distinguer trois dimensions fondamentales, si on se limite à l'analyse des communications passives, c'est-à-dire si l'on considère l'accessibilité de la zone industrielle et commerciale par les différents partenaires de ces entreprises :

1) L'importance pour la réalisation des objectifs de l'entreprise, de certains modes de communication structurés de façon spécifique — ce que nous pouvons appeler

ici sans simplification excessive des « marchés » ; (dans certaines entreprises de production, parmi les marchés limités dans l'espace, le marché de la force de travail est probablement le plus important ; par contre, dans les entreprises détaillantes, l'acheminement des marchandises vers le consommateur représente la perspective déterminante) ;

2) Le rayon d'action dont l'entreprise a besoin pour chaque marché (d'étendue donnée) qui l'intéresse et qui détermine sa capacité de trouver des partenaires adéquats qualitativement et quantitativement ; (dans le commerce de détail, ce rayon d'attraction peut varier — relativement à l'écoulement des marchandises — de la rue densément peuplée d'un quartier ouvrier qui fournit la clientèle d'une laiterie traditionnelle, jusqu'aux dimensions d'une région de plusieurs millions d'habitants, dans laquelle 5 ou 10 000 personnes — quoique dispersées dans l'espace — peuvent représenter, à cause de leur pouvoir d'achat élevé et/ou de leur goûts particuliers, la clientèle minimale qui justifiera l'existence d'un magasin d'instruments de musique ou d'un magasin spécialisé en vêtements masculins extravagants. Quant au rayon d'attraction des écoles, sa dimension peut, suivant le « marché des élèves », se borner à un quartier de familles appartenant aux couches sociales moyennes qui auront besoin d'une école élémentaire normale ; il peut s'étendre aussi à toute une région de grandes villes qui aura besoin d'écoles supérieures offrant des cours spécialisés donnés par un personnel compétent, et même à l'échelle d'une province qui requerra les services d'une université dont la renommée peut être internationale et la recherche très développée) ;

3) La puissance commerciale propre de l'entreprise ; plus les relations de marché sont construites au détriment de l'entreprise, plus l'importance de l'accessibilité de l'entreprise croît, toutes choses égales par ailleurs ; dans la mesure où l'asymétrie joue en sa faveur, elle peut par contre exiger plus de ses partenaires, notamment exclure les longues distances, ou même à l'extrême exiger d'eux une localisation dépendante de sa propre implantation (l'exemple historique le plus frappant est le déplacement d'entreprises de production hors des grandes villes vers des régions moins peuplées ; on peut l'observer partout où le caractère fondamentalement asymétrique de la structure du marché de la force de travail commence à s'estomper ; originairement la force de travail était obligée, sans compensation spéciale, de se déplacer vers les endroits favorables par d'autres aspects à l'implantation des industries ; mais lorsque la structure du marché de la force de travail devient moins asymétrique, la mobilisation de la force de travail des campagnes pour les besoins de l'industrie ne se produit que si les entreprises créent sur place des emplois à proximité du lieu de résidence des populations à mobiliser).

Le fonctionnement d'une ville, c'est-à-dire le comportement interdépendant et complexe des usagers individuels et collectifs face à ses éléments techniques matériels (lesquels ne peuvent être organisés ou modifiés que par la planification), est aussi inscrit de manière organique dans un ensemble d'intérêts socio-économiques, de besoins et de possibilités d'action qui, pris isolément, semblent n'avoir aucun lien avec des phénomènes spécifiquement urbains.

L'analyse de ces phénomènes n'en est que plus ardue si l'on considère que la réalisation intégrale des intérêts de divers usagers peut dépendre à des degrés très variables de la structure urbaine, de la qualité d'une localisation donnée et de l'infrastructure technique des communications. Certes, un entrepreneur privé



peut fort bien faire entrer dans sa stratégie une définition et une délimitation de ses activités telles qu'elles échappent relativement aux contraintes et restrictions techniques imposées par l'espace, se rendant par là indépendant des distorsions fonctionnelles imposées par la ville ; ce choix peut être effectué même s'il a pour effet d'accroître la dépendance d'autres usagers vis-à-vis de la qualité de la structure urbaine et de porter un grave préjudice à la réalisation de leurs intérêts dans le cadre urbain.

L'inégalité de la puissance économique et politique et de la capacité d'imposer ses intérêts, l'un des facteurs déterminants de toutes les sociétés historiques connues, se manifeste de manière spécifique dans les structures urbaines — où les formes visibles de cette inégalité peuvent être très éloignées de leurs causes réelles et des processus de médiatisation sur lesquels ces causes agissent.

Ceci explique l'erreur que commettent certains planificateurs urbains, par ailleurs progressistes, de se référer à un type idéal de la ville qui serait censé pouvoir offrir aux habitants un maximum d'utilités, mais qui est en réalité dérivé, dans ses traits essentiels, d'une phase historique du développement urbain impliquant de fortes inégalités entre les classes sociales — nous avons nommé le modèle de la ville bourgeoise de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, début du XX<sup>e</sup> siècle.

#### IV. DIGRESSION SUR LA VILLE BOURGEOISE : DES UTILITÉS AU SERVICE DE QUELQUES-UNS, MAIS AU DÉTRIMENT DE LA MAJORITÉ

La ville bourgeoise européenne possédait à un degré élevé, à la fin du siècle dernier, un certain nombre de qualités dont la disparition est unanimement déplorée par les planificateurs modernes depuis J. Jakobs : variété et spontanéité dans la vie urbaine ; coexistence des ainsi nommées « fonctions urbaines » ; proximité de l'habitat, des lieux de travail, des équipements culturels et lieux publics ; rôle de la rue comme espace public où l'on se promenait, discutait, où s'effectuaient des rencontres, s'échangeaient des idées. Cependant on oublie que toute la population ne profitait pas de ces avantages réservés à 10 ou 15 pour cent de privilégiés qui vivaient dans les quartiers cossus et tranquilles à proximité du centre, et dont les activités multiples se concentraient dans le périmètre réduit du cœur historique, politique, commercial et culturel de la cité. La bourgeoisie y jouissait d'une qualité optimale des lieux qu'elle fréquentait et d'un accès immédiat à toutes les formes de communication. Elle avait également à sa disposition des moyens de transport commodes à l'aide desquels les distances existantes pouvaient être franchies aisément et rapidement.

Tout cela n'était cependant possible que sur le dos du peuple qui vivait et travaillait entassé dans des quartiers ouvriers traditionnels, offrant à la bourgeoisie — outre sa force de travail et ses produits — une vie pleine de pittoresque ; sur le dos du prolétariat industriel également, parqué dans les faubourgs gris entourant les fabriques dont l'exploitation permettait à la bourgeoisie de mener son train de vie, et qui ne pénétrait dans les quartiers bourgeois qu'aux petites heures du matin pour balayer les rues, ramasser les ordures, livrer à domicile le pain, le lait et les journaux, ou transporter les marchandises jusqu'aux magasins.

Cet idéal d'une ville vivante, confortable, aux communications aisées, qui reproduit en fait les caractéristiques matérielles et techniques de la ville bourgeoise, est l'une des absurdités qui depuis près d'une décennie paralysent la planification urbaine et la vouent à un échec complet. Les problèmes des grandes villes actuelles ne doivent pas être imputés à des planificateurs inconscients de la génération précédente qui auraient trahi les justes principes de la construction traditionnelle des villes. Ils émergent, plutôt parce que le développement politique et surtout économique de nos sociétés ne tolère plus la discrimination ouverte, visible, flagrante de la majorité au profit d'une minorité; et pour les résoudre, il faudrait d'abord que les planificateurs se donnent la peine de s'interroger sur ce que devrait être une ville dans laquelle les qualités de la vie bourgeoise seraient à la disposition de *tous*. Car si la multiplication simple des attributs matériels de cette qualité de vie — comme la disposition d'un véhicule individuel ou la maison privée avec jardin — correspond peut-être aux besoins d'écoulement des produits de l'industrie, elle contribue assurément à la dégradation des conditions de la vie urbaine.

## V. MÉCANISMES DE DÉVELOPPEMENT

Les changements rapides qui s'effectuent dans les villes de toutes les sociétés industrialisées ne peuvent être expliqués que par l'action conjointe et cumulative de comportements modifiés de la part des usagers — qu'ils soient individuels ou collectifs, actuels ou potentiels.

Les facteurs commandant les transformations des comportements des usagers agissent principalement selon deux dimensions :

- i) La première correspond à une évolution globale des intérêts des usagers, dont sont nés des besoins de communication et de localisation, et à une évolution de leur capacité à imposer la réalisation de ces besoins. Dans un premier temps de l'analyse, on considérera comme exogènes à la ville les tendances suivantes :
  - a) Le volume croissant des installations techniques de production augmente le besoin des entreprises en surfaces utiles ; elles requièrent par conséquent de nouvelles qualités des endroits où elles s'installent ;
  - b) Les temps de loisirs accrus de la masse de la population se traduisent par une fréquentation plus élevée des lieux de détente et de distraction ;
  - c) De nouvelles formes de distribution des marchandises diminuent la dépendance des entreprises commerciales de la présence physique de leurs agents et leur permettent plus de latitude dans le choix de leur localisation, par rapport à d'autres besoins ;
  - d) Le fait qu'une ménagère soit plus fréquemment susceptible d'occuper un emploi peut modifier globalement les besoins de communication d'un ménage notamment le choix d'un appartement et/ou celui des moyens de transport ;
  - e) Les besoins accrus des entreprises en travailleurs hautement spécialisés peuvent renforcer leur dépendance face au marché du travail et les contraindre à prendre en considération, lors du choix de leur localisation, l'accessibilité de leur rayon d'attraction par une population nouvelle ou plus nombreuse.

ii) Une autre dimension correspond aux transformations de la structure technique-matérielle de la ville, provoquées par l'impact des investissements publics, des modifications de normes officielles (plan d'urbanisation), ou par le comportement de nouveaux usagers ; elles peuvent modifier les qualités intrinsèques ou de communication de n'importe quel endroit de la ville à un point tel que les besoins — constants ou modifiés — des usagers déjà établis ne peuvent plus être satisfaits d'une manière acceptable, ce qui provoque alors un déplacement spatial soit des entreprises, soit de l'habitat, ou un changement du mode de circulation.

a) Les centres qui, à l'époque où dominait le mode de transports en commun, étaient les zones urbaines les plus accessibles perdent cette qualité du moment où la grande masse de ceux qui les fréquentaient — pour leur travail, pour faire des achats, pour des contrats d'affaires — utilise désormais l'automobile individuelle, surchargeant nécessairement des rues étroites, avec des difficultés croissantes de parking ; par conséquent, de nombreuses entreprises situées jusque-là naturellement au centre de la ville sont obligées d'envisager leur déplacement vers des lieux d'accès plus facile ;

b) La décentralisation des entreprises et leur localisation dans des zones résidentielles y amènent un trafic nouveau (donc du bruit, la pollution de l'air, la surcharge des rues par le parking des voitures) et, du fait de la concurrence accrue de la part d'usagers financièrement supérieurs, une hausse du prix du terrain et des loyers, ce qui pousse la population résidentielle à s'installer ailleurs ;

c) Des quartiers, qui jusqu'alors se trouvaient à l'écart des lignes de transports en commun et qui offraient ainsi peu d'attraits pour la population qui utilise ces moyens de transport, peuvent devenir beaucoup plus attirants si le transport se limite aux voitures et/ou si des entreprises, entrant en ligne de compte comme agents de communication, s'y installent (entreprises commerciales ou de services qui fournissent des utilités à la population ; entreprises de production ou administrations qui lui fournissent des emplois).

Dans une perspective analytique, les facteurs énumérés sous (i) modifient le comportement des usagers dans la mesure où ils modifient leurs besoins, alors que les possibilités de leur réalisation peuvent demeurer constantes ; les facteurs (ii) ont la même conséquence : les conditions de la ville se transformant, si les besoins restent constants, la manière de les réaliser doit changer.

En réalité, les deux groupes de facteurs agissent de manière combinée. Même lorsque l'impulsion initiale d'un développement donné provient de facteurs exogènes à la ville, provoquant une modification des besoins, le nouveau comportement de l'usager, en vue de leur réalisation, entraîne tôt ou tard une modification conjointe des conditions urbaines et provoque ensuite chez d'autres groupes d'usagers la même modification de comportement.

Il est bien évident qu'on ne peut saisir globalement l'effet des facteurs esquissés et qu'une analyse différenciée s'impose. La « stratégie des besoins », qui régit le comportement face à la ville d'une catégorie donnée d'usagers, est dans la plupart des cas très compliquée et élaborée de façon variable suivant les groupes d'usagers : pour les ménages, elle dépend de la structure démographique,

du niveau des revenus, de la qualification des membres actifs qui entretiennent le ménage, des habitudes de vie, lesquelles sont calquées à leur tour sur des modes traditionnels de comportement face à la ville ; dans le cas des entreprises, cette stratégie dépend de leur dimension, de leur mode de production, de leur organisation commerciale, de leurs stratégies de mise en marché et de production, c'est-à-dire qu'interviennent des facteurs dont les catégories statistiques généralement utilisées sont incapables de rendre compte de façon satisfaisante.

Il faut ajouter que dans la stratégie des usagers et leurs comportements effectifs interviennent non seulement des intérêts et des besoins, mais également des probabilités différentielles de pouvoir les imposer ; ce facteur joue un rôle important lorsque les chances de réalisation des besoins sont limitées et que la puissance économique ou l'influence politique, entre autres, déterminent quels seront les usagers qui bénéficieront de la priorité.

Ce schéma très global propose une première explication de quelques développements urbains actuels :

1. Éclatement du centre urbain qui bénéficiait de la plus grande accessibilité lorsque la majorité des transports se faisait en commun ; c'était alors le lieu d'implantation logique de toutes les entreprises et institutions fréquentées par un grand nombre de personnes venant des différentes parties de la zone urbaine ;
2. Décentralisation d'entreprises qui étaient traditionnellement localisées exclusivement dans le centre ; malgré la détérioration des conditions d'implantation, le prix des surfaces reste élevé — bien que l'accessibilité diminue ; avec leur voiture, les gens peuvent désormais se rendre plus facilement ailleurs, par exemple aux abords des quartiers résidentiels ; par ailleurs, la mise de capital y est plus réduite que celle qui serait nécessaire au centre pour concurrencer d'autres entreprises ;
3. Le déplacement de l'habitat vers la périphérie des villes a tendance à diminuer la qualité moyenne de la localisation, en ce qui a trait aux communications ; par conséquent la nécessité augmente de s'assurer les communications que l'on a perdues à cause de l'éloignement ; ces communications doivent être rétablies par l'utilisation de moyens de transport souvent coûteux pour le ménage et dont la fonctionnalité reste problématique — l'automobile en est l'exemple le plus net ;
4. Finalement, l'envahissement d'une bonne partie des villes par le trafic automobile est un effet combiné de la décentralisation des entreprises et de la concentration de l'habitat à la périphérie, tout en venant renforcer ces phénomènes ; au contraire des transports en commun, ce trafic automobile ne tend pas à la fusion mais au développement anarchique des voies de communication ; par là, il vient diminuer d'autant la qualité des régions engorgées, tout en nuisant aux développements positifs rendus possibles par la généralisation de la possession d'une automobile.

L'évolution que nous venons d'esquisser n'est ni un phénomène naturel, ni l'expression d'une folie générale ; elle résulte bien plus de la somme de décisions rationnelles d'usagers individuels, qui se traduit sur le plan collectif par une totale irrationalité. Seule une planification qui transformerait les conditions matérielles et techniques pourrait contrecarrer cette irrationalité collective.

## VI. PERSPECTIVES POSSIBLES DE L'ÉVOLUTION

Sans pouvoir ici proposer systématiquement des solutions de rechange, on peut prévoir deux tendances principales de l'évolution future des grandes villes, dont des indices précis existent déjà à l'heure actuelle, et qui ne pourront être rectifiées que si la planification urbaine parvient à se définir comme un instrument d'intervention consciente visant à modifier les conditions techniques et matérielles des processus socio-économiques.

### 1. *La diminution de la qualité des communications et des échanges sociaux dans la ville*

Actuellement semble s'accomplir dans les villes, sur une très large échelle, une désagrégation des structures sociales de communication et d'échange et leur dissolution dans des sous-systèmes reliés les uns aux autres de façon très floue, auxquels participent seulement une partie des usagers ne réalisant souvent qu'un seul intérêt primaire de communication et d'échange (lié dans la plupart des cas aux exigences de leur travail ou de leur profession). D'où le danger d'une diminution durable de la qualité des communications et échanges sociaux dans lesquels les usagers d'une ville peuvent être impliqués.

En fait on vérifie de plusieurs manières une étroite corrélation entre dimension et densité des systèmes de communication et d'échange d'une part, qualité des formes de communication et d'échange offertes par ces systèmes, d'autre part : souvent la condition d'écoulement (et donc d'acquisition) de biens de consommation coûteux est que les magasins qui les offrent sur le marché possèdent une clientèle suffisamment étendue, c'est-à-dire que la population qui a accès à ces magasins soit assez dense, ait un pouvoir d'achat suffisant et que ses goûts et habitudes de consommation soient assez différenciés. Ce n'est pas un hasard si l'innovation dans le domaine de la mode s'impose d'abord dans les grandes villes où ces contraintes de commercialisation sont remplies. Les mêmes remarques sont valables dans le domaine des équipements collectifs dans la mesure où ils requièrent la présence physique (musées, théâtres, écoles).

On peut les transposer également au marché du travail, pour autant qu'on ne présuppose pas qu'un déplacement du lieu de travail implique également un changement d'habitat (ce qui ne se produit que pour certains groupes de revenus, avec comme prérequis que la profession du père représente le facteur déterminant dans la vie de la famille). Dans le cas contraire, il faudra que l'entreprise se procure sur le marché du travail les qualifications spécialisées dont elle a besoin ; la structure professionnelle étant supposée constante, ceci dépendra de la densité de la population qui peut avoir accès à sa localisation ; dans le cas d'un travailleur, ses chances de trouver un emploi correspondant à ses qualifications dépendent du nombre et de la variété des entreprises où il peut se rendre depuis son domicile dans un temps acceptable et à un coût raisonnable.

Si le fonctionnement des systèmes de communication desservant les usagers localisés dans la région qui entoure une agglomération se détériore, si ces systèmes se désagrègent en sous-systèmes de moindre portée, la possibilité pour les usagers moyens de satisfaire leurs besoins en communication se réduit globalement. Ceci s'applique particulièrement aux besoins différenciés et spécialisés qui expriment généralement non seulement des préférences individuelles mais aussi des innovations sociales.

En particulier, il ne faut pas sous-estimer le danger suivant, inhérent à la désagrégation et à la désurbanisation de la ville pour une grande partie de la population et des entreprises telles que les institutions : que les structures des besoins et des intérêts, les habitudes de vie et les formes de comportement se cristallisent à un niveau de développement qui ne correspond plus depuis longtemps à l'état de la technique et aux formes sociales de production.

*2. La dislocation de l'autonomie politique  
et du pouvoir de décision politique de la ville*

Si en ville la communication publique à longue portée devient de plus en plus difficile (parce que l'infrastructure des communications impliquées dans les transformations des besoins, liées aux nouvelles conditions de la vie urbaine, fonctionne de plus en plus mal), il faut admettre que les inégalités économiques contribuent pour beaucoup, et de différentes manières, à faire obstacle à la régénération des communications.

Un nouveau style de vie privilégié se constitue de plus en plus rapidement dans le processus d'éclatement de la ville bourgeoise, dans les grandes agglomérations européennes (de même dans les pays de l'Est, même si ce processus y est plus lent et apparaît plus tardivement que dans les nations industrielles de l'Europe de l'Ouest). Ce nouveau style de vie se caractérise par la mise en place de nouveaux systèmes de communication réservés à un petit nombre pour des raisons techniques, économiques, voire administratives ; ils permettent à ceux qui y ont accès de lever l'antagonisme et les dilemmes d'intérêts et besoins contradictoires, auxquels se heurtent la masse des usagers et la population en général dans leur vie quotidienne.

Ces moyens de communication et les modes de vie qu'ils favorisent sont réservés en priorité aux groupes sociaux qui grâce à leur puissance économique et/ou politique possèdent une influence spécialement marquée sur le développement urbain, sur la mise en place d'une infrastructure technique-matérielle adéquate et sur l'orientation de la planification.

La concentration des ressources publiques, qui se produit actuellement dans la capitale française pour l'amélioration des systèmes de communication entre le centre-ville et les quartiers résidentiels luxueux de la périphérie de la région parisienne qui offrent les avantages du calme et d'un paysage agréable, peut être citée comme exemple particulièrement frappant, bien qu'il n'en manque pas d'autres ; à qui profite la construction du métro régional et des nouvelles autoroutes qui relient ces quartiers au centre, si ce n'est à un 5 ou 15 % maximum de la population qui, grâce à son appartenance à la couche sociale dominante, possède également les plus grandes chances de diriger les investissements publics en faveur de ses intérêts, même si ce faisant les conditions de vie du reste de la population non seulement ne s'améliorent pas mais s'aggravent de façon absolue.

Ces systèmes de communication, par lesquels une minorité privilégiée se procure des conditions de vie optimales, détruisent les bases déjà problématiques et la possibilité de mise en vigueur d'une planification urbaine démocratique. Plus les systèmes de communication et d'échange qui restent partiellement ouverts sur l'ensemble de la ville se désagrègent, plus le danger augmente de voir se

dissocier les intérêts des groupes d'usagers influents d'avec ceux de la majorité des habitants ; on peut redouter dès lors que ces groupes exercent leur puissance économique et leur influence politique pour créer des structures qui servent exclusivement leurs propres intérêts, et que la majorité soit abandonnée à un sort dont ces groupes ne tiendront bientôt plus compte d'aucune manière.

#### REMARQUES FINALES

Les réflexions qui précèdent portent en germe une ambition qui dépasse leur caractère par moment purement aphoristique : celle d'explorer les voies selon lesquelles la planification urbaine peut être définie — à partir de l'actuelle confusion qui la caractérise — soit comme pragmatisme borné, corruption objective, utopie romantique ou comme instrumentation conceptuelle qui repose sur des prémisses et des analogies insoutenables référant à la biologie ou à la technique. Si la recherche urbaine veut aller au-delà d'une socio-technique au moyen de laquelle les planificateurs cherchent à nier ou du moins à voiler les symptômes de leur inefficacité, elle doit être capable de rendre compte du fonctionnement de la ville dans toute la complexité qu'il a atteinte de nos jours. Ensuite seulement sera-t-il possible de poser à la planification urbaine des alternatives politiques, c'est-à-dire de rejeter certaines structures techniques matérielles de la ville pour permettre la réalisation prioritaire des intérêts et stratégies spécifiques d'autres catégories d'usagers. Ceci nécessite une connaissance précise des intérêts, besoins et stratégies correspondant aux différentes catégories d'usagers, et de la constitution et de la variabilité de ces catégories ; il faudra explorer également le fonctionnement spécifique de la structure technique matérielle de la ville (à laquelle seule la planification urbaine peut apporter des modifications) pour la réalisation de besoins précis — en incluant dans les prévisions le comportement adopté par les usagers répartis selon des catégories bien construites. Tant qu'on ne disposera pas d'un tel ensemble de connaissances, toute action entreprise au nom de la sociologie urbaine, si engagée politiquement qu'elle puisse apparaître, tournera court ou restera sans effet. Reconnaissons qu'il reste à la sociologie urbaine une longue marche à faire à travers les déserts arides de la théorisation abstraite et les forêts broussailleuses de la pratique empirique.

#### RÉSUMÉ

La saisie sociologique du phénomène urbain s'effectue par l'introduction des catégories analytiques de l'espace et de la distance, dans leur acception physique aussi bien que sociale. En effet, l'espace et la distance constituent deux facteurs essentiels déterminant les communications et les échanges sociaux. Un degré supérieur d'organisation sociale présuppose une réduction matérielle de la distance. L'urbanisation, en tant que processus de concentration des personnes et des institutions sur un espace restreint, modifie d'une manière radicale les rapports « temps-effort-distance » favorisant par là notamment les échanges sociaux. L'industrialisation, avec l'introduction massive des moyens techniques de circulation et de communication, rend, par contre, les échanges de plus en plus indépendants de la proximité physique. L'analyse de la signification de l'espace et des technologies constitue donc le point de départ pour l'étude des structures et du fonctionnement de la ville. Quatre thèmes sont

abordés dans cet article dans le cadre de la problématique énoncée : les besoins des usagers de la ville ; l'impact des usagers sur les transformations de la ville ; le fonctionnement des mécanismes de développement et de planification ; les perspectives de l'évolution possible de la ville.

#### ABSTRACT

[*Reflections on the Sociological Problem of the City*] The sociologist may seize the urban phenomenon by introducing the analytical categories of space and distance, conceived physically as well as socially. Indeed, space and distance are two essential factors which influence communications and social exchange. A superior level of social organization presupposes a material reduction of distance. Urbanization, as a process of concentration of persons and institutions on a small space, modifies radically the relationship « time-effort-distance » making social exchange easier. Industrialization, with the massive introduction of technical means of circulation and communication, on the other hand, makes exchange more and more independent of physical proximity. An analysis of the significance of space and of technology then constitutes the basis for the study of the structures and of the functioning of the city. Four themes are treated in this article in the framework of the above approach : the needs of the users of the city ; the impact of the users on the transformation of the city ; the functioning of mechanisms of development and planning ; the prospects of possible evolution of the city.

#### RESUMEN

[*Reflexiones sobre el problema sociológico de la ciudad*] La comprensión sociológica del fenómeno urbano se efectúa con la introducción de las categorías analíticas del espacio y de la distancia, en su acepción física como también social. En efecto el espacio y la distancia constituyen dos factores esenciales que determinan la comunicación y los intercambios sociales. Un grado superior de la organización social presupone una reducción material de la distancia. La urbanización en tanto que proceso de concentración de personas y de instituciones en un espacio reducido, modifica de una manera radical las relaciones « tiempo-esfuerzo-distancia » favoreciendo de esta manera especialmente los intercambios sociales. La industrialización con la introducción masiva de los medios técnicos de circulación y de comunicación rinde, contrariamente, los intercambios sociales cada vez más independientes de la proximidad física. El análisis de la significación del espacio y de la tecnología constituye, así el punto de partida para el estudio de las estructuras y del funcionamiento de la ciudad. Cuatro temas son abordados en este artículo dentro del marco de la problemática enunciada : las necesidades de los que utilizan la ciudad ; el impacto de los que utilizan la ciudad en las transformaciones de la ciudad ; el funcionamiento de los mecanismos de desarrollo y de la planificación ; las perspectivas de la evolución posible de la ciudad.