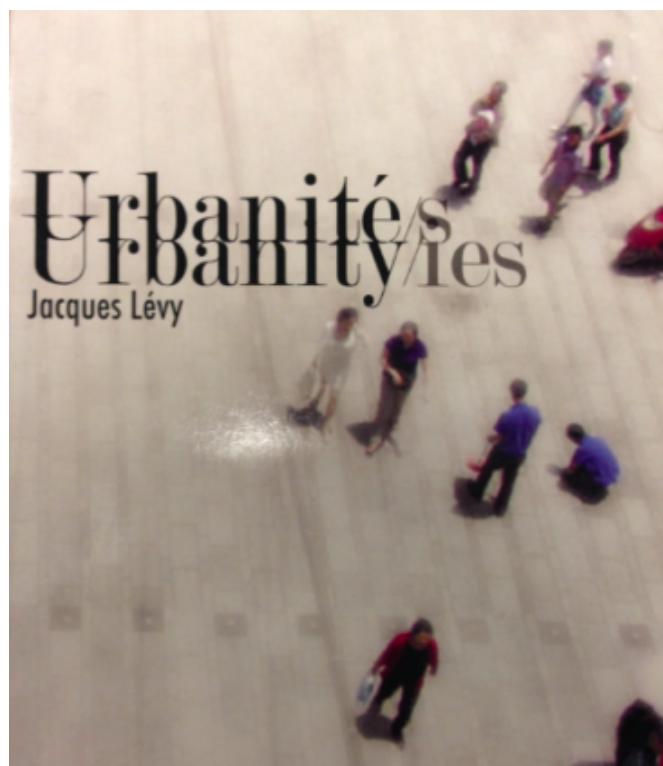


## Urbanités

Entretien - Juillet 2014



### ENTRETIEN / JACQUES LÉVY À PROPOS DU FILM URBANITÉ/S

Jacques Lévy est géographe et urbaniste, professeur à l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne où il dirige le laboratoire Chôros. Il est également co-directeur de la revue [EspacesTemps.net](http://EspacesTemps.net).

#### **Pouvez-vous nous expliquer la genèse du film *Urbanité/s* ?**

*Urbanité/s* n'est pas un documentaire. La tradition du film de non-fiction ressortissant plutôt au registre du journalisme est souvent intéressante, mais ce n'est pas sur cette base qu'il faut, à mon avis, développer les expressions non textuelles de la recherche.

Le texte n'est qu'une des manières utiles pour penser et pour exprimer sa pensée. Or je pense qu'il y a un déficit dans le monde de la recherche en sciences sociales en matière d'usage des autres médias disponibles. Ces médias sont maintenant parfaitement utilisables dans les publications numériques, comme par exemple, dans votre revue, où ce n'est pas du tout un problème technique d'insérer du son et de l'image. Dans la revue pour laquelle je travaille, *EspacesTemps.net*, nous encourageons les auteurs à proposer des travaux qui ne soient pas purement textuels, mais les propositions sont assez rares, sans doute parce que ces langages sont encore perçus comme étranges et risqués. Il est vrai que l'on touche là à des techniques qui ne s'improvisent pas, qui doivent être maîtrisées.

J'ai eu quant à moi la chance de pouvoir faire converger plusieurs logiques : une envie ancienne de m'intéresser au cinéma, le projet de faire dialoguer des énoncés scientifiques avec *Les villes invisibles* d'Italo Calvino, la possibilité d'aller tourner en Chine, le fait de disposer d'un stock d'images fixes issu de mes travaux de recherche sur la ville et la rencontre avec des professionnels du cinéma. Un des problèmes est le seuil de compétences à franchir. Je me considérais comme très insuffisamment compétent pour me lancer seul dans cette aventure. J'ai eu la chance de rencontrer un chef opérateur et un monteur qui sont de brillants professionnels et qui m'ont appris le métier. La convergence de ces différents éléments a rendu ce film possible. La nécessité de trouver des financements est aussi un obstacle, bien sûr, mais ce n'est plus désormais le plus difficile à résoudre.

Ce qui freine, c'est plutôt notre faible culture cinématographique, le risque intellectuel que l'on prend, et le fait d'entrer en contact avec un milieu professionnel autre que le sien. La conquête des langages non-verbaux me paraît un enjeu majeur dans les sciences sociales.

### **Pourquoi avoir choisi le terme « urbanité » et comment le définissez-vous ?**

Le mot « urbanité » est en train devenir un terme synthétique pour décrire ce qui fait de l'urbain l'urbain. Ce mot a une histoire longue. Son sens de départ porte plutôt sur la politesse et la civilité. Ensuite le terme est entré dans le monde de la réflexion sur la ville mais plutôt du côté des sociabilités et des pratiques urbaines. Il s'agissait donc encore d'un terme spécifique dans les sciences de l'urbain. L'émergence de l'urbanité comme concept intégrateur résulte du souci de disposer d'un terme très général pour décrire l'urbain qui ne soit pas associé à une configuration spatiale particulière et, partant, restrictive. On a d'abord utilisé ce terme dans les langues romanes puis ensuite en allemand et en anglais. Le mot « *urbanity* » connaît aujourd'hui un succès croissant. Parallèlement, on peut remarquer l'émergence du mot « *urbanism* » en anglais qui signifie au départ « mode de vie urbain ». Il y a ce fameux article de Louis Wirth en 1938 qui a pour titre « *Urbanism as a way of life* » (l'urbain comme mode de vie) dans lequel il approche l'« *urbanism* » de manière interdisciplinaire et multifonctionnelle très proche du sens qu'on peut donner au mot « *urbanité* » de nos jours. Le mot « *urbanism* » n'avait donc pas de d'action opérationnelle comme en français. C'est le cas aujourd'hui puisqu'il tend à remplacer l'expression « *urban planning* ». Celle-ci contient le terme « *planning* », « *planification* », de plus en plus décalée par rapport aux modalités de l'action urbaine contemporaine. La pensée urbaine « continentale » (par opposition à l'anglophone) a finalement beaucoup de succès, ce dont on n'a pas forcément conscience. « *Urbanité* » me semble un mot qui donne la dimension fédératrice de ce qui fait l'urbain urbain. L'urbanité, c'est une combinaison de densité et de diversité.

### **Vous décrivez la ville comme un bien commun à tous mais dites en même temps que l'urbain n'est pas l'univers du bonheur partage, n'est-ce pas contradictoire ?**

La ville n'a pas le pouvoir de fabriquer du bonheur. En tant que lien faible, la ville est effectivement un bien public au sens où sa valeur ne diminue pas quand on augmente le nombre de ceux qui la « consomment », mais aussi parce que c'est une coproduction entre chaque composante de la société et la société toute entière. La ville est une expression compacte et visible de la relation composante/totalité et, en particulier, individu/société. Les deux sont indissociables et une ville, c'est typiquement une réalité spatiale qui permet de produire simultanément plus d'individu et plus de société. C'est dans la ville que l'individu a pu s'épanouir, notamment grâce à l'espace public, qui est en même temps un espace sociétal. Les visions classiques du type « plus d'individus, c'est plus d'individualisme » au sens de « plus d'égoïsme » ont été complètement démenties par l'histoire de l'urbanisation. Le caractère public de la ville, c'est sa capacité à montrer à ses membres ce qu'est une société et comment ceux-ci peuvent, éventuellement, en tirer parti. Le bonheur, c'est une autre affaire.

### **Vous décrivez la ville comme plus habitable qu'habitée. Que voulez-vous dire par cette expression ?**

Dans le *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, nous utilisons, Michel Lussault et moi, un double terme pour parler de la dimension spatiale du social : « espace » et « spatialité ». L'espace est conçu comme environnement et la spatialité comme ensemble d'actions. L'habiter, c'est une rencontre réussie entre espace et spatialité. L'espace est un environnement qui englobe et qui pré-détermine jusqu'à un certain point ceux qui sont englobés, mais qui est en même temps modifiable par eux. Les acteurs ont un pouvoir sur les environnements, y compris un pouvoir de destruction. Lorsque vous construisez une maison dans un paysage vide de bâtiments, vous changez par ce simple acte le paysage dans son ensemble. On n'est pas, pour l'essentiel, dans un rapport environnement/environné comme on peut l'être par exemple dans une approche darwinienne du monde vivant où, soit on s'adapte, soit on meurt. C'est un cas-limite, puisque l'on voit bien que certaines personnes s'en sortent moins bien que d'autres dans la société, et peuvent être exclues, parfois même détruites, mais on ne peut pas réduire les rapports individu/société à cela. L'habiter,

c'est à la fois une relation dissymétrique parce qu'un acteur et un environnement ne renvoient à la même réalité sociale et équilibrée au sens où chacun a du pouvoir sur l'autre. Les environnements sont caractérisés par l'habitabilité et l'être habité tandis que, pour les acteurs il s'agit de la capacité et de la pratique de l'habiter. Ce qui caractérise la ville c'est qu'elle offre une habitabilité très riche avec de multiples dimensions. Plus il y a de l'urbanité dans une ville, plus la différence entre ce qu'on pourrait faire et ce qu'on fait est importante. De fait, plus la différence entre l'habitabilité potentielle et l'être habité effectif est consistante.

**Selon vous, les villes asiatiques sont plus rapides que les villes européennes. Comment expliquez-vous cette différence ?**

Cette différence relève d'abord d'une question de taille. Les grandes villes sont plus rapides que les petites. Dans la Chine d'aujourd'hui, petites ou grandes, il y a aussi une sorte de rage de *vivre vite*, de changer sa vue et soi-même aussi rapidement que possible. Il y a une acceptation volontaire et déterminée de l'idée d'accélération. Si l'on n'est pas capable de gérer des vitesses importantes, on y renonce et on ralentit. Mais la Chine bénéficie d'une culture de la densité, ancrée dans son histoire longue, et cela rend possible la vitesse sans drame dans l'espace public. Cette compétence peut provenir de l'histoire urbaine mais aussi d'une histoire rurale qui passe par la maîtrise de la densité. Elle donne aux urbains la capacité de gérer la ville contemporaine avec une très grande efficacité, qui passe aussi par la maîtrise de vitesses importantes, notamment dans les métriques pédestres.

**Pouvez-vous nous parler de l'animation cartographique qui retrace l'urbanisation du monde, que démontre-t-elle ?**

Cette animation (disponible sur le site du laboratoire Chôros : <http://choros.epfl.ch/page-95606-fr.html>) représente un travail important. Il a fallu collecter des données sur la dynamique de la population urbaine et générale depuis 10 000 ans. Ce que ce document donne à voir, c'est que l'histoire de l'urbanisation et l'histoire du Monde ne sont pas deux réalités dissociables. Les cinquante plus grandes villes actuelles regroupent plus de 600 millions d'habitants, c'est-à-dire l'ensemble de la population mondiale au début du XVIII<sup>e</sup> siècle. Si on lui enlève l'urbanisation, le monde devient tout petit. La vision traditionnelle selon laquelle il y aurait d'abord eu une augmentation de la population puis une urbanisation à partir de migrations en provenance du monde rural apparaît donc insatisfaisante. En réalité, l'augmentation de la population totale a été parallèle à celle de la population urbaine. Et, sans l'urbanité, sans la créativité que celle-ci rend possible, les modèles de développement qui ont permis l'augmentation de la population générale n'auraient pas pu fonctionner. L'urbanisation généralisée n'a certes été possible que parce que les rendements agricoles et les transports ont progressé, mais c'est dans les villes que ces innovations ont été produites et, ensuite, c'est la productivité du monde urbain qui a permis de faire croître la population générale. On ne peut donc pas dissocier les deux phénomènes et c'est ce que l'animation rend visible. Ce travail montre aussi que des cartographies non conventionnelles, comme le cartogramme, peuvent être très utiles pour valoriser le potentiel explicatif de la cartographie.

**Au début du film, vous reprenez Italo Calvino pour expliquer que les villes s'opposent avant tout aux déserts. Les villes prennent-elles tellement de place qu'il n'y a plus de déserts ?**

La ville s'entend bien avec le désert. Elle s'entend un peu moins bien avec les densités moyennes. Je trouvais stimulant d'opposer la ville non pas à la campagne, mais au désert. En Europe on pense qu'il y a un seul contraire à la civilisation urbaine qui serait la civilisation rurale, mais une bonne partie de la planète ignore la ruralité puissante et structurante que l'on a connu en Europe ou en Asie orientale. Il y a eu des formes intermédiaires comme dans les civilisations dites d'oasis où il y a de l'agriculture mais où le point et la ligne l'emportent sur la surface comme mode d'organisation privilégié. Cela a d'ailleurs rendu possible une cartographie arabe et perse très innovante et qui nous semble encore très moderne aujourd'hui. C'est une cartographie qui ouvre des horizons passionnantes parce que justement les « fonds de carte », au propre et au figuré, n'étaient pas ceux des sociétés rurales et qu'ils résonnent avec ceux d'aujourd'hui. Il y a aussi des endroits où il n'y a jamais eu d'agriculture comme dans les multiples sociétés de chasseurs-cueilleurs. Les problèmes de la ville et les idéologies anti-urbaines

viennent pour une part de la nostalgie du rural à l'euroéenne, moins des espaces non ruraux. Ceux qui s'identifient le plus à la ville aujourd'hui se sentent aussi très bien dans la nature sauvage. Le monde périurbain est quant à lui un monde qui rêve d'une ruralité faite des densités moyennes, un mélange de présence humaine et d'activités culturelles exigeant de la surface. Au fond, les citadins aiment les densités extrêmes, très fortes ou très faibles.

**Enfin, selon vous l'enjeu actuel des villes c'est de se distinguer et d'affirmer leur singularité. Vous les décrivez comme en concurrence. Que voulez-vous dire et qu'est-ce que cela signifie pour les villes ?**

Les villes sont certes en concurrence, mais on sait depuis longtemps qu'il y a un modèle de développement spatial – le modèle rhénan – qui est fait de grappes de villes qui sont en partie en concurrence mais qui profitent aussi l'une de l'autre pour créer des effets de masse. Plutôt qu'en concurrence pure et simple, les villes contemporaines sont en *coopétition*. Elles évoluent dans un mélange de compétition et de coopération. Elles cherchent à produire de la singularité ; si l'enjeu portait sur les produits banals et dans un jeu à somme nulle, on se situerait dans la concurrence classique. Aujourd'hui, ce que proposent les villes – si elles en ont les moyens – c'est quelque chose qui n'existe nulle part ailleurs. Ce que Michael Porter appelle l'avantage compétitif part du constat que l'important n'est pas de produire la même chose pour moins cher, mais de produire de l'excellence et d'être en situation de monopole éphémère pour un certain type de produits. C'est en inventant de nouveaux produits que les villes se distinguent. J'aime bien citer l'exemple des villes *gay friendly*. Celles-ci n'existaient pas il y a une vingtaine d'années. Elles émergent parce que le monde de l'homosexualité est devenu porteur de valeurs, d'esthétiques, de styles de vie qui intéressent le reste de la société. Proposer un univers urbain *gay friendly*, c'est aussi, en fait, augmenter le niveau d'urbanité pour tous. On vise un public particulier afin qu'il serve de levier pour atteindre les autres. De fait, les villes les mieux classées pour leur attractivité, sont généralement des villes généralistes, de très grandes villes le plus souvent mais pas seulement.

**Entretien réalisé par Leo Kloeckner et Charlotte Ruggeri en octobre 2013 dans le cadre du Festival International de Géographie de Saint-Dié-des-Vosges.**