

Entrer en politique pour défendre son jardin : une analyse des conflits d'aménagement

Les mobilisations sur des projets partent toujours de soucis que l'on dit locaux : tout l'art politique du public concerné tient à leur capacité à réinventer à la fois le territoire et l'intérêt général.

Les conflits sociaux, quelle que soit leur nature, ont longtemps été considérés comme pathologiques (Schelling, 1980). De nombreux travaux de sociologie ont toutefois montré qu'ils constituaient aussi une forme de relation sociale inhérente à la structuration des sociétés et utiles à leur bon fonctionnement (Coser, 1956; Freund, 1983; Simmel, 1992). Aussi, si le conflit est destructeur, il est aussi constructif (Deutsch, 1994). Le conflit d'aménagement, comme tout conflit social, n'échappe pas à cette règle. Il crée des tensions entre porteurs de projets et riverains, mais peut être socialement structurant pour ces derniers. On appelle ici conflit d'aménagement un processus de mobilisation d'un groupe social craignant d'être affecté par un projet d'aménagement. Ainsi défini, le conflit d'aménagement se distingue de la plupart des autres conflits environnementaux par le fait que la mobilisation n'a pas lieu suite aux nuisances suscitées par un équipement en fonctionnement, mais avant même sa construction, lorsque l'aménagement n'est encore qu'au stade du projet. En s'appuyant sur les acquis de la géographie sociale, mais aussi de la sociologie de l'action et de l'innovation, l'objectif de cette

contribution est précisément d'analyser la façon dont un conflit lié à un projet d'aménagement peut être socialement constructif. Il s'agit en particulier de s'interroger concomitamment sur les effets du conflit sur les rapports entre les individus et leur espace de vie et sur leurs rapports à la gestion politique de ce même espace de vie. Nous appuierons notre propos sur deux conflits nés de deux projets d'aménagement : le TGV Bretagne-Pays de la Loire et notamment la section située à l'entrée de Rennes, ainsi que l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes prévu pour remplacer celui de Nantes-Atlantiques. Ces deux conflits ont en commun de se dérouler dans des espaces sous forte pression urbaine.

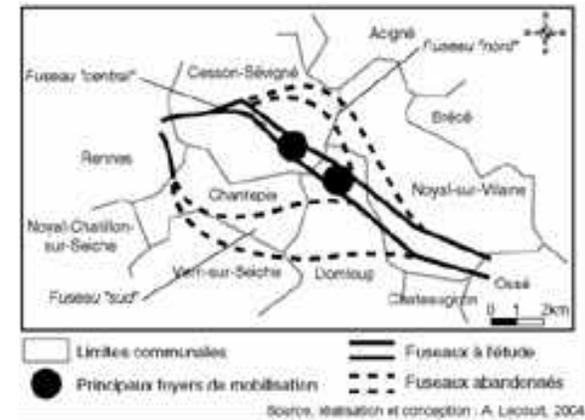
On montrera, grâce à une lecture diachronique de la mobilisation, comment les individus s'approprient ou se réapproprient leur espace de vie à l'occasion du conflit et conjointement comment ils reconquièrent leur statut de citoyen pour intervenir sur la scène publique (A). Afin de légitimer leur action et dépasser le simple stade de l'opposition entre intérêt général et intérêts particuliers, ils opèrent une « montée en généralité » en valorisant certains attributs territoriaux de leur espace de vie (B). Ce passage du local au global que nécessite la montée en généralité passe également par une extension du dispositif associatif. Dès lors, les associations opposées au même projet se fédèrent et tentent de reformuler l'intérêt général en lui proposant une solution alternative (C).

A- De l'événement spatial à l'entrée en politique

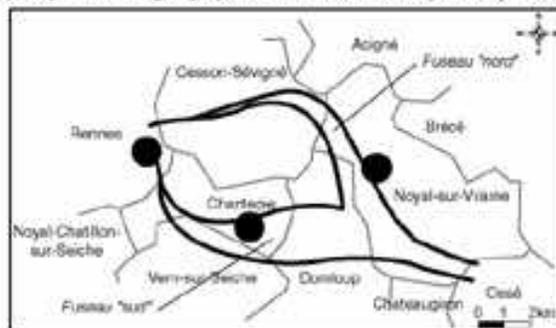
Pour des sociologues systémiciens tels Michel Monroy et Anne Fournier, l'apparition d'un conflit ne s'explique généralement pas par une cause unique, mais procède d'un *événement déclenchant* qui intervient dans un contexte caractérisé à la fois par la remise en cause du système et l'émergence d'un nouveau système (Monroy, Fournier, 1997). Cette approche implique qu'un même événement n'est pas susceptible de déclencher systématiquement un conflit ni le même type de conflit : son effet peut varier suivant le lieu et l'instant. En transférant le concept d'événement déclenchant à notre objet, il apparaît que la notion d'*événement spatial* proposée par certains géographes (EPEES, 2000) soit encore davantage appropriée. En effet, c'est l'irruption d'un projet d'aménagement dans l'espace qui déclenche le conflit en menaçant l'organisation d'un territoire donné, identifié et approprié au sens strict et/ou symbolique par un groupe social (Lecourt, 2003).

La proximité spatiale va jouer un rôle essentiel dans le déclenchement du conflit dans la mesure où les populations riveraines définissent leur participation en fonction de la distance entre leur habitation et l'aménagement projeté (Ollivro, 1994; Gaussier, 1995; Lecourt, 1999; Le Floch, 2000).

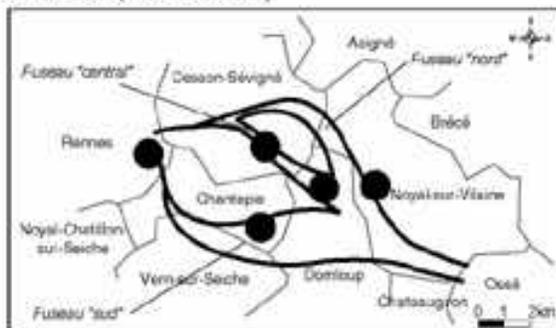
Aussi, les modifications de la géographie du projet modifient-elles également celle de la mobilisation. Pour la section du TGV Bretagne-Pays de la Loire située à l'entrée de Rennes, la suppression de certains fuseaux d'études a par exemple conduit à une diminution de l'espace de la mobilisation. En effet, dans un premier temps, la mobilisation est restée localisée dans les communes traversées par les deux fuseaux initiaux à Rennes, Noyal et Chantepie (figure 1). Dans un second temps, la mise à l'étude d'un troisième fuseau a conduit à une extension latérale de l'espace de la mobilisation à deux nouvelles communes (Cesson-Sévigné et Domloup). Enfin, l'espace de la mobilisation s'est restreint d'un seul coup avec l'abandon de deux variantes au profit de la variante centrale : seules les associations de Cesson-Sévigné et Domloup sont alors restées actives. De même, à Notre-Dame-des-Landes, les informations diffusées sur les impacts sonores du projet ont modifié la géographie de la mobilisation. Celle-ci, initialement organisée en auréoles concentriques autour de l'espace-support du projet, suit aujourd'hui globalement l'orientation est-ouest des pistes et du plan d'exposition au bruit (Lecourt, 2003).



1) Projet initial et géographie de la mobilisation (printemps 1997)



2) Extension latérale de l'espace du projet et de l'espace de la mobilisation (Hiver 1999-2000)



3) Contraction des espaces du projet et de la mobilisation (second semestre 2000)

Figure 1. Géographie du projet et géographie de la mobilisation

Dès lors, dans une perspective sociologique rationaliste qui met l'accent sur les gains individuels attendus de la mobilisation des acteurs, les riverains passent à l'action (Hirschman, 1995). Seuls quelques-uns vont se résigner, prêts à tenter de s'adapter aux impacts du nouvel aménagement (*aliénation*), alors que d'autres choisissent la position du *passager clandestin* sans prendre part à l'action tout en souhaitant retirer des bénéfices de la mobilisation (Dear et Long, 1978).

Cet événement spatial a pour effet de créer du lien social et par conséquent d'engendrer une proximité sociale entre les riverains motivés par une action collective elle-même favorisée par la proximité spatiale. Aussi, les résidents concernés se regroupent-ils très rapidement pour défendre ce qui n'était initialement qu'une somme d'intérêts particuliers. Ce groupe s'organise et fréquemment s'institutionnalise sous la forme d'une association officiellement reconnue dans le cadre de la fameuse loi de 1901 régissant les associations en France. Cette organisation constitue « une instance stratégique où des attentes diffuses se transforment en revendications [...] et où des ressources d'action (militants, argent, experts, accès aux médias) sont centralisées [...] pour les investir de façon rationnelle en vue de faire aboutir ces mêmes revendications » (Neveu, 2002). Il s'agit donc d'une action collective, d'un « agir ensemble » intentionnel, dans une logique de revendication qui répond à une volonté d'affirmer son attachement matériel et symbolique à un mode de vie, un paysage, une activité agricole.

Pour les résidents, cette entrée dans l'action est également l'occasion de reconquérir leur statut de citoyen (Tapie-Grime, 1997). Ainsi, cette démarche marque l'entrée dans un *monde civique* (Boltanski et Thévenot, 1991), le passage de la sphère privée à l'espace public en vue d'optimiser son intérêt propre par une action collective.

B- Territorialisation et « montée en généralité »

L'action collective se manifeste à travers un processus de *territorialisation*. La géographie sociale définit la territorialisation comme un double mouvement d'appropriation matériel et idéal d'une portion d'espace par un groupe social (Di Méo, 1998; Melé et al., 2003). C'est donc dans son espace de proximité que le groupe recherche les attributs participant à la construction de son identité territoriale. En retour, cette construction territoriale gagne en visibilité externe, ce qui favorise la défense du territoire correspondant.

Cette démarche passe tout d'abord par la délimitation et la dénomination du territoire à défendre (Pinchemel, 1997). Ainsi, comme le rappelle Maryvonne Le Berre, « donner un nom, c'est créer la première relation de dépendance entre un lieu et son inventeur, c'est le repérer, le signaler, transmettre son existence aux autres qui pourront le retrouver; c'est aussi faire référence à une portion de la surface terrestre précise et donc permettre sa localisation; c'est enfin montrer aux autres sa marque d'appropriation sur un morceau plus ou moins étendu de terre et éventuellement, son appartenance à ce lieu approprié » (Le Berre, 1995). Ce processus de territorialisation se matérialise dans l'espace par des panneaux situés aux limites du territoire exposé, exprimant les motifs de la mobilisation (figure 2).



Figure 2.
Territorialisation
et délimitation
du territoire
à défendre.
Ici à l'entrée
de Notre-Dame-des-
Landes, contre le
projet d'aéroport

Afin de poursuivre le processus de territorialisation, et surtout ne pas être assimilées à de simples réactions *nimby*¹, les associations opèrent une *montée en généralité* définie par Claudette Lafaye et Laurent Thévenot comme « cette capacité à mettre en rapport des choses particulières et des entités générales (qui) caractérise les instruments de justification légitime que se sont forgés les communautés politiques »

■ Pour Not In My Backyard, littéralement « pas dans mon jardin ».

(Lafaye et Thévenot, 1993). Les associations croisent, à cet instant du conflit, deux types d'argumentations, écologique d'une part, patrimoniale d'autre part. Elles ont toutes deux la capacité de relier les effets d'une action localisée à des préoccupations plus globales tant aux échelles spatiales que temporelles.

Cette construction de l'argumentation participe au processus de patrimonialisation dont Guy Di Méo a très bien montré la parenté conceptuelle avec le processus de territorialisation. En effet, « le territoire et le patrimoine ont un contenu conceptuel voisin : le matériel et l'idéal [...] ils participent ensemble, étroitement liés, [...] au fonds culturel de toute société cohérente, inscrite dans un espace » (Di Méo, 1994). Ainsi, pour arriver à leurs fins, les groupes menacés tentent de faire émerger un idéal commun à partir d'objets plus ou moins matériels en sacralisant certains lieux, ou certains traits du paysage qui paraissent les plus susceptibles de contribuer à la résolution de leur problème du moment. Cette « spatialité symbolique » (Debarbieux, 1995) participe ainsi à la territorialisation. Mais tous les espaces n'offrent pas le même potentiel patrimonial susceptible de diffuser du sens symbolique que les groupes sociaux défendant leur environnement et leur cadre de vie pourraient mobiliser. Bruno Charlier a ainsi proposé de distinguer trois situations (Charlier, 1999). Dans un premier cas de figure, *le patrimoine existe et est reconnu institutionnellement* car il bénéficie de mesures de protection. Dans ce cas, le patrimoine défendu bénéficie d'un consensus sur sa valeur et constitue un symbole territorial fort auquel les habitants s'identifient et par lequel le territoire peut être identifié. Le cas de la Montagne Sainte-Victoire peinte par Cézanne a fédéré les opposants au TGV Méditerranée (Ollivro,

■ Bibliographie

- Boltanski, L., Thévenot, L., De la justification Les économies de la grandeur, Paris, Gallimard, 1991, 483 p.
- Boullier, D., Derrière chez moi... l'intérêt général, Paris, Textuel, 2001 (collection Le Génie associatif).
- Charlier, B., La défense de l'environnement : entre espace et territoire, thèse de doctorat, Université de Pau et des Pays de l'Adour, 1999, 753 p.
- Coser, L.A., Les fonctions du conflit social, PUF, Paris, 1982, 183 p. (traduit de l'anglais The functions of social conflict, 1956).
- Dear, M., Long, J., « Community strategies in locational conflict », in Cox, K., Urbanization and conflict in market societies Londres, Methuen, 1978, pp. 113-127.
- Debarbieux, B., « Le lieu, le territoire et trois figures de rhétorique », in L'espace géographique, n° 2, 1995, pp. 97-112.
- Deutsch, M., « Constructive conflict resolution : principles, training, and research », in Journal of Social Issues, vol 50, n° 1, 1994, pp. 13-32.
- Di Méo, G., « Patrimoine et territoire, une parenté conceptuelle », in Espaces et Sociétés, n° 78, 1994, pp. 15-34.
- Di Méo, G., Géographie sociale et territoires, Paris, Nathan, 1998, 317 p. ■■■

■■■ «Événement spatial», in L'Espace Géographique, EPEES (École Doctorale Structures et Dynamiques Spatiales), n° 3, 2000, pp. 193-199.

Freund, J., 1983, Sociologie du conflit, Paris, PUF, 379 p.

Gaussier, N., Vers une formulation spatiale du nimby, Centre d'Économie Régionale, Université de Droit, d'Économie et des sciences d'Aix-Marseille III, 1995, 23 p.

Hirschman, A., Défection, prise de parole et loyauté, Fayard, Paris, 1995, 162 p. La 1^{re} édition date de 1970, in Exit, Voice and Loyalty, Cambridge, Harvard University Press.

Lafaye, C. et Thevenot, L., «Une justification écologique? Conflits dans l'aménagement de la nature», in Revue Française de Sociologie n° 4, octobre-septembre 1993, pp. 495-524.

Le Berre, M., «Territoires», in Encyclopédie de la Géographie, Paris, Economica, 1995, pp. 601-622.

Lecourt, A., «La cartographie de la contestation au projet d'une grande infrastructure: une source complémentaire pour restreindre les conflits?», in Norois, n° 182, 1999, pp. 359-364.

Lecourt, A., Les conflits d'aménagement analyse théorique et pratique à partir du cas breton, thèse de doctorat en géographie, aménagement de l'espace-urbanisme, Université de Rennes 2 Haute-Bretagne, 2003, 361 p. ■■■

1997). Plus modestement, les opposants aux fuseaux proposés par la SNCF à l'entrée de Rennes ont mis en exergue l'existence d'un manoir classé et de son périmètre de protection, avec le soutien de l'Architecte des Bâtiments de France, pour obtenir le retrait de l'un des fuseaux. Dans une seconde configuration, *le patrimoine existe mais n'est pas protégé*. Dans ce cas, les habitants l'érigent en symbole territorial et cherchent à obtenir sa protection pour en faire un allié face au projet. C'est fréquemment le cas des Zones Naturelles d'Intérêts Écologiques Faunistiques et Floristiques (ZNIEFF) et des Zones d'Importance pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) qui ne sont que de simples inventaires scientifiques et qui n'ont pas valeur de protection. Les associations recherchent alors leur classification au sein du réseau écologique communautaire Natura 2000. Enfin, dans un dernier cas, *le patrimoine n'existe pas*. Dans cette situation, certaines associations vont à la recherche de patrimoine et en trouvent parfois même involontairement. Ce fut le cas dans le cadre du mouvement d'opposition au TGV Bretagne-Pays de la Loire à l'entrée de Rennes. Une mare artificielle assez récente en bord de route s'est révélée d'un intérêt écologique certain par une diversité d'espèces de batraciens particulièrement rare dans la région. Ce constat réalisé par des scientifiques a permis de patrimonialiser opportunément cette mare. Mais les habitants de Notre-Dame-des-Landes n'ont pas eu cette chance et le processus de patrimonialisation est resté vain.

Si l'objectif initial de cette socialisation de l'environnement est de soutenir l'action collective, elle a également pour effet d'ériger des symboles territoriaux auxquels les populations concernées s'identifient et par lesquels le territoire peut être identifié. Ainsi, comme

le souligne Michel Lussault, cette domestication de la nature et du patrimoine s'appuie souvent «sur la révélation à un groupe social local de l'existence d'un nouvel espace d'identité et de légitimité, ce que justement les membres du susmentionné groupe nommeront leur territoire» (Lussault, 1995).

C- Contre-expertise et reformulation de l'intérêt général

Ce passage du local au global que nécessite la montée en généralité passe également par une extension du dispositif associatif. Dès lors, les associations locales opposées au même projet se fédèrent de façon plus ou moins formelle afin de tirer parti de la coalition tout en préservant leur autonomie et leurs spécificités. Ainsi, la coordination entre les associations opposées au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes regroupe des associations aux sensibilités différentes: une association de riverains, une association d'exploitants agricoles, une association environnementale locales, et une association apparentée à un mouvement politique local.

Les associations changent ainsi progressivement leur échelle d'approche du projet. Initialement portées par des intérêts locaux, elles souhaitent ensuite participer à la définition d'un nouvel intérêt général, différent de celui du porteur du projet. Pour cela, elles vont encore élargir leur réseau de compétences en prenant contact avec d'autres associations de riverains concernés par des projets identiques comme celles opposées aux nouveaux aéroports parisien et toulousain. La mobilisation s'organise donc progressivement en s'inscrivant dans un réseau de collaborations construit à partir d'intérêts communs.

Mais, à cette étape de la mobilisation, alors que l'action collective était jusqu'ici restée soudée,

■■■ Le Floch, Y., Approche spatiale et quantitative des risques de conflits entre riverains et maîtres d'ouvrages autoroutiers. Détermination d'une mesure de la gêne induite en fonction de la distance à l'ouvrage; modèle association de localisation de tacé, thèse de doctorat en Aménagement, Université de Tours, 2000, 241 p.

Lussault, M., «L'objet environnemental dans l'action territoriale», in Montagnes Méditerranéennes n° 1, 1995, pp. 75-91.

Melé, P., Larrue, C., Rosemberg, M., Conflits et territoires, Tours, Presses Universitaires François Rabelais, 2003, 224 p.

Monroy, M., Fournier, A., Figures du conflit. Une analyse systémique des situations conflictuelles, PUF, Paris, 1997, 221 p.

Neveu, E., Sociologie des mouvements sociaux, Paris, La Découverte, 2002, 128 p.

Ollivro, J., Essai de modélisation d'une implantation ferroviaire: l'exemple du TGV Méditerranéen, thèse de doctorat, Université de Haute-Bretagne, 1994, 870 p.

Ollivro, J., «Spécificité des impacts et particularisme culturel: l'exemple du TGV Méditerranéen», in Géographie et cultures, n° 22, 1997, pp. 65-92.

Pinchemel, P. et G., La face de la terre. Éléments de géographie, Paris, A. Colin, 1997 (5^e éd.), 517 p. ■■■

■■■ Schelling, T.C., *Stratégie du conflit*, PUF, Paris, 1986, 312 p. Traduit de *The Strategy of Conflict*, 1960.

Simmel, G., *Le conflit*, Saulxures, éditions Circé, 1992, 165 p. Extrait de *Soziologie: Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung* Frankfurt am Main, Suhrkamp, 1051 p.

Tapie-Grime, M., « Le nimby, une ressource de démocratisation », in *Écologie et Politique*, n° 21, 1997, pp. 13-26.

Trom, D., « De la réfutation de l'effet Nimby considérée comme une pratique militante », in *Revue française de science politique*, volume 49, n° 1, février 1999, pp. 31-50.

Ouest » en s'appuyant sur le maillage aéroportuaire en service. De même, pour le TGV Bretagne, un groupe de réflexion constitué d'acteurs socio-économiques finistériens a ainsi proposé la constitution d'une boucle ferroviaire reliant la quasi-totalité des villes de Bretagne en combinant l'utilisation des infrastructures existantes et une nouvelle technologie : le pendulaire, permettant d'augmenter la vitesse des trains sur des lignes classiques moyennant quelques aménagements.

La dernière stratégie, plus constructive, consiste à accepter le projet mais à remettre en cause les modalités de sa réalisation (principalement sa localisation) en proposant un projet alternatif. À Notre-Dame-des-Landes, après plusieurs mois de débat, plusieurs leaders de la mobilisation associative se sont ainsi prononcés favorablement au projet, entraînant ainsi une rupture avec de nombreux militants, mais sur un autre site localisé plus au nord permettant, selon eux, d'accroître l'aire de chalandise de l'aéroport. Pour le TGV à l'entrée de Rennes, afin de se positionner de façon positive, et parce que les membres les plus actifs sont eux-mêmes des usagers du TGV, une association a ainsi proposé un autre fuseau, dit « fuseau central » pour le passage de la nouvelle ligne TGV (figure 3). Celui-ci, plus court que les autres fuseaux à l'étude,

des divergences apparaissent quant à la stratégie à adopter. En effet, trois politiques apparaissent alors possibles. La première, radicale, consiste à s'opposer sur le principe à la réalisation du projet avec comme bannière « ni ici, ni ailleurs ». Si globalement, ce comportement s'avère plutôt contre-productif car ne laisse aucune place possible au dialogue, il s'appuie pourtant sur un principe civique simple « pourquoi rejeter chez les autres, quelque chose qu'on ne veut pas chez soi ! » qui s'accompagne d'une critique plus profonde de l'idéologie du développement économique actuel et d'une opposition générale à la dégradation des conditions de la vie.

La seconde stratégie consiste également à rejeter le projet mais en proposant cette fois une alternative : l'amélioration des équipements existants. Du côté de Notre-Dame-des-Landes, une des associations impliquées a ainsi proposé de mobiliser les capacités aéroportuaires existantes dans le « Grand

mais aussi moins nuisible pour le paysage a finalement été expertisé et accepté par Réseau Ferré de France en charge du projet. L'association a ainsi obtenu gain de cause en s'inscrivant dans une logique de proposition plutôt que d'opposition. Cependant, ce type de stratégie a tout de même pour effet de rejeter l'infrastructure vers un autre site. Au final, ce sont des populations non concernées par le projet initial qui doivent désormais faire face au projet et qui se mobilisent à leur tour.



Figure 3. Le caractère constructif du projet alternatif dans le cadre de l'aménagement du TGV Bretagne à l'entrée de Rennes.

Conclusion :

Les conflits d'aménagement, comme l'ensemble des conflits environnementaux constituent donc pour les riverains l'occasion de retrouver une capacité d'intervention politique à partir d'enjeux de proximité et ainsi de reposer des questions sur les choix d'organisation de la vie collective dans un territoire. En effet, pour dépasser le stade du *nimby*, et donner du sens au mouvement, les opposants doivent dépasser le simple stade de l'opposition entre intérêt général et intérêts particuliers en faisant évoluer leurs stratégies discursives notamment par une « montée en généralité ». C'est donc un travail politique que doivent mener les opposants pour mobiliser autour de leur cause. Il s'agit, en fait, selon Danny Trom, de « fabriquer un singulier général » (Trom, 1999) engageant les riverains qui doivent atteindre un niveau de généralité, condition de l'engagement de ceux qui sont à distance.

Mais ce travail est nécessairement dépendant des configurations socio-spatiales du territoire d'accueil de l'aménagement et des propriétés de l'aménagement lui-même. Des configurations socio-spatiales tout d'abord, parce que toutes les mobilisations ne sont pas toujours capables, en fonction de leurs ressources sociales (compétences), mais aussi spatiales (présence d'éléments patrimonialisables), d'opérer ce travail politique et de reformuler les enjeux du conflit en des termes « politiquement efficaces », alors que d'autres restent de simples défenseurs

d'intérêts particuliers. Des propriétés de l'aménagement ensuite parce que certains aménagements sont moins mobilisateurs que d'autres. De plus, en fonction des configurations socio-spatiales, un aménagement aux caractéristiques identiques peut être refusé en un lieu et accepté dans un autre.

Au final, loin d'être une forme égoïste, les réactions *nimby* apparaissent comme une forme de réaction normale, loin de la pathologie qui leur est fréquemment associée. Il marque une reconquête du statut de citoyen des riverains et leur entrée en politique dont témoigne l'engagement dans la politique locale de certains leaders associatifs. Dès lors, le conflit et la mobilisation citoyenne qui l'accompagne doivent être considérés comme un mouvement inhérent au bon fonctionnement des sociétés démocratiques. Il permet de faire émerger des alternatives à l'image du contre-projet proposé par les associations mobilisées face au projet de TGV à l'entrée de Rennes. Comme tout mouvement social, il est source d'une amélioration ou d'un changement induit dans l'évolution des sociétés.

Bernard Francq

Ville incertaine et politique de participation

Les politiques de participation présentent plusieurs facettes qui mobilisent des figures différentes de l'habitant : figurant, relais, citoyen. L'expérience bruxelloise donne à voir toutes les médiations pour mettre en œuvre de cette participation.

Aujourd'hui, la ville est incertaine. Elle joue à se faire peur en même temps qu'elle s'affirme à travers des images où l'urbanisme de gestion et le marketing sont autant de gages donnés pour assurer que la ville est viable. Bruxelles est un bon exemple de cette oscillation repérable à partir d'une politique volontariste de revitalisation des quartiers où on y rencontre des pratiques de participation. Que dévoilent-elles du rapport qui se tisse entre l'habitant et des modes dialogiques qui cherchent à faire se rencontrer le lieu et le lien social ?

1- La ville incertaine

Pourquoi la ville est-elle aujourd'hui la figure emblématique de l'incertitude ? Pas seulement pour des raisons de taille, de diversité, d'hétérogénéité, de ségrégation, de gentrification et d'un horizon toujours repoussé où se mélangeraient socialement les populations¹. Elle l'est pour quatre raisons.

D'abord, la ville aujourd'hui n'est plus enfermée dans des frontières précises, dans ses remparts ; elle est devenue poreuse, étalée, fragmentée. Autrement dit, sa totalité est éclatée et ce qui est

1 Le numéro de la revue *Esprit* (« La ville à trois vitesses », mars-avril 2004) est un bon exemple du débat qui met en perspective les processus de gentrification, de relégation et de périurbanisation.