

une ville à plusieurs vitesses. Il est temps de redonner à l'urbanisme ses lettres de noblesse. Cet art des villes porte depuis un siècle les valeurs du développement soutenable. Dans sa pratique, il impose d'aborder les sites dans un cadre qui réunit tous les acteurs qui le portent. Le statut de concepteur doit être précisé, surtout sa mission d'écoute, de formation, d'information et de mise en œuvre. En cela, ce métier demande du talent, du temps et beaucoup d'humilité. Le courage de décisions quotidiennes empêchent les édiles de briller dans les journaux ou magazines. Mais ils intègrent l'histoire de leur ville et ont peu de chance de le savoir.

Anne Gotman

Les aires d'accueil pour les gens du voyage : coutume vs urbanité

Le nomadisme que l'on vante comme post-moderne est pourtant une tradition que l'on tente d'éradiquer pour ceux qui le pratiquent traditionnellement. Comment inscrire dans le droit et dans l'espace urbain cette différence sans produire des espaces de cantonnement ? La mise en œuvre de la Loi Besson montre bien toute la difficulté de produire une écologie urbaine qui tienne compte de ces modes d'attachement différents aux territoires.

« Aire : toute surface plane ; portion limitée de surface ; région plus ou moins étendue occupée par certains êtres, lieu de certaines activités, certains phénomènes ». (Dictionnaire Le Robert)

La loi sur l'accueil et l'habitat des gens du voyage dite « loi Besson », promulguée le 5 juillet 2000, qui fait obligation aux communes de plus de 5000 habitants de réaliser une aire d'accueil pour les gens du voyage, innove par rapport aux précédentes, en particulier celle de 1990 dont les termes sont très proches, par le fait que pour la première fois cette obligation est assortie de sanctions : si, en effet, les communes ne réalisent pas l'aire prévue par le schéma départemental *ad hoc* dans le délai imparti par la loi, le préfet se substitue à elles et ordonne sa réalisation à leurs frais¹. L'accouchement laborieux de ce texte est issu d'un paradoxe qui veut que les acteurs sous la

■ Pour une analyse détaillée de la loi et des débats parlementaires qui l'ont précédée, voir Gotman, A., « L'hospitalité façonnée par le droit : la loi Besson sur l'accueil et l'habitat des gens du voyage », in Villes et hospitalité. Les municipalités et leurs « étrangers » avec la collaboration de Louis Assier-Andrieu, Paris, Éditions de la Maison des sciences de l'homme, 2004 : 199-234.

pression desquels le texte a été voté, à savoir les maires, se voient désormais astreints de réaliser ce qu'ils ont réclamé. La loi du 5 juillet 2000 réitérait en fait les termes de l'article 28 de la loi sur la mise en œuvre du droit au logement votée dix ans plus tôt et qui, comme lui, vint au jour sous la pression de maires qui, confrontés au stationnement illégal ou « sauvage » des caravanes, ne disposaient pas de moyens efficaces pour obtenir leur expulsion. La réponse proposée par Louis Besson, alors ministre du logement d'un premier gouvernement de gauche, consista donc, pour libérer le domaine public occupé, à inciter les communes par des aides financières à se doter de terrains légaux de stationnement. Toutefois, dix ans plus tard, pratiquement aucune aire d'accueil n'ayant vu le jour et la situation ayant empiré, le même ministre proposa aux maires toujours en émoi un texte augmenté qui leur octroyait des aides financières accrues et des moyens renforcés d'expulsion contre les caravanes stationnant en dehors des aires d'accueil, moyennant cette fois l'obligation de remplir leurs obligations d'accueil. L'esprit de cette loi d'accueil ne peut donc se comprendre indépendamment de son immédiat contrepoint, l'expulsion. Accueillir pour mieux expulser : tel serait le « marché » remporté par les maires, ultérieurement confirmé par les orientations de la loi du 18 mars 2003 pour la sécurité intérieure (prise cette fois par une majorité de droite) qui prévoit, outre l'expulsion des contrevenants, une peine de six mois d'emprisonnement, une amende de 3750 euros et, le cas échéant, la suspension du permis de conduire pour une durée maximum de trois ans ainsi que la confiscation du véhicule. À partir de la loi du 5 juillet 2000, on s'interrogera sur la qualité d'une aire comme espace d'accueil pour se demander ensuite à quoi elle accueille.

L'aire : quel accueil ?

Une remarque tout d'abord sur l'intitulé de la loi : si celui-ci a donné lieu à débat, c'est en particulier sur l'opportunité d'ajouter ou non le terme « habitat » à celui d'« accueil ». En incluant l'habitat, le législateur voulait en effet traiter non seulement des aires de stationnement dont auraient obligatoirement à se doter les communes de plus de 5000

▣ Cette dimension ne figure cependant ni dans la loi ni dans les décrets, mais seulement dans les circulaires d'application, et ne constitue pas au même titre que les aires d'accueil une obligation communale assortie de sanctions.

habitants, mais également des solutions *adaptées* aux modes de vie sédentaires ou semi-sédentaires largement répandus parmi les « gens du voyage » qui ne souhaitent pas pour autant accéder à un logement *ordinaire*² – faute de quoi d'ailleurs la désignation « gens du voyage » ne renverrait pas à un mode de vie

particulier mais à une origine ethnique que la loi républicaine ne voulait pas entériner. Nous y reviendrons. Le terme « aire », en usage depuis 1986, fut, lui, purement et simplement reconduit. Ce terme qui originellement vient de l'agriculture – il désigne la surface plane et dure de battage du blé – appartient désormais au vocabulaire de l'urbanisme pour qualifier une délimitation, une localisation et une affectation future. Le mot « terrain », qui lui a précédé, qualifie un usage spécifié et les dispositions nécessaires à cet usage. Le terrain agricole désigne une terre *cultivable*, le terrain de camping, un terrain *aménagé* pour camper. Si « aire de jeux » et « terrain de jeux » peuvent également se dire de même qu'« aire d'accueil » et « terrain d'accueil », on ne peut parler d'une « aire de football ». L'aire accueille donc une spécification plus vague que le terrain, elle est faiblement qualifiée quant à l'usage. Au demeurant, la loi Besson distingue trois types d'aire selon la capacité d'accueil et la durée du séjour : les aires d'accueil proprement dites et les aires de grand passage qui se différencient par la localisation et le degré d'aménagement, ainsi que les emplacements pour les grands rassemblements qui, eux, sont à la charge de l'État. Les aires d'accueil, qui sont aussi les plus petites, doivent assurer une bonne accessibilité aux équipements urbains et accueillir les actions socio-éducatives nécessaires aux gens du voyage, tandis que les aires de passage sont uniquement caractérisées par leur capacité d'accueil (200 caravanes environ). Seules les normes techniques applicables aux aires d'accueil sont précisées par décret : définition de la « place de caravane », équipement sanitaire de l'aire, services de gardiennage et de ramassage des ordures. De fait, il s'agit d'offrir aux gens du voyage les normes *minimum* d'équipement permettant un accueil décent, tant sur le plan quantitatif – une capacité recommandée de 25 à 40 places pour une gestion maîtrisable – que qualitatif³. Les normes sanitaires applicables aux aires d'accueil sont en effet largement inférieures à ce qui est requis dans l'habitat social : sont ainsi exigés un bloc sanitaire minimum par aire, une douche et deux W.-C.⁴ pour cinq places de caravanes, et l'accès de chaque caravane à l'alimentation en eau *potable* (l'eau chaude, bien que recommandée, n'est pas obligatoire) Ce confort sommaire s'accorde ici avec le respect du mode de vie des gens du voyage que la loi veut protéger.

À côté des normes officielles et à leur appui, les associations et organismes de gestion expérimentés émettent à l'attention des maîtres d'œuvre des recommandations destinées à traduire le texte général en disposi-

▣ Cf. Aubin, E., La commune et les gens du voyage, Paris, Berger-Levrault, 2003.

▣ Le minimum des deux W.-C. doit répondre à la séparation hommes-femmes voulue par la tradition des gens du voyage.

tions pratiques. Ils préconisent en particulier l'installation d'équipements «résistants» afin d'éviter la casse et le vol, des huisseries renforcées, des portes métalliques qui ont l'avantage de «résister aux coups» de même que les portes blindées pour les locaux techniques, des pavés de verre et des volets intérieurs, des grilles et des barreaux. Les appareils sanitaires doivent être si possible «non commercialisables facilement» et les lavabos moulés dans le mur. En revanche, pour éviter l'«effet parking» ou encore l'«effet ghetto», il est recommandé d'adopter un aménagement de type «paysager» – haies vives plutôt que clôtures grillagées – qui favorise l'intégration de l'aire dans son environnement, i.e. préservant la vue des riverains.

Plus fondamentales sont toutefois les préconisations de la circulaire d'application quant à la localisation des aires d'accueil. Ayant vocation d'habitat, les aires d'accueil doivent en effet se situer au sein de zones urbaines ou à proximité de celles-ci. Face à la permanente relégation des terrains existants dans des zones à la fois malsaines et peu accessibles, le texte, en réaffirmant la vocation urbaine de l'habitat, entend rester en cohérence avec le projet civilisateur qui soutient l'effort demandé (cf. infra). Ainsi les aires d'accueil doivent-elles permettre un accès aisé à une liste de services urbains: «équipements scolaires, éducatifs, sanitaires, sociaux et culturels»⁵, dont curieusement les services commerciaux et de loisir sont absents. Il est à noter également que la loi du 5 juillet 2000 impose désormais que figurent dans le schéma départemental les *secteurs géographiques* d'implantation des aires d'accueil et les communes dans lesquelles elles doivent être réalisées, soit un renforcement de la territorialisation d'un habitat qui n'est pas supposé prendre place n'importe où dans le département.

Singulier, le traitement des aires d'accueil l'est non seulement dans leur réalisation mais dans leur gestion. Le partenariat encouragé par la loi du 5 juillet 2000 se traduit en fait par un «processus de contractualisation

⁵ Circulaire du 5 juillet 2001 relative à l'application de la loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage.

⁶ Aubin, E., *La commune et les gens du voyage*, op.cit.: 58.

⁷ Cf. Deschamps, E., *Le droit public et la ségrégation urbaine (1943-1997)* Paris, L.G.D.J., 1998 (préface de Jean-Marie Delarue).

en chaîne destiné à responsabiliser les différents acteurs publics et privés»⁶ qui intervient à tous les stades de la réalisation de l'aire jusqu'à sa gestion. On retrouve dans ce domaine, comme dans toutes les politiques territorialisées, le recours au contrat, source juridique désormais canonique des espaces ségrégués⁷. Concernant la gestion des aires d'accueil confiée le plus souvent par la mairie à un organisme privé, la contractualisation peut avoir des effets d'autant plus sensibles que le

statut d'occupation est en jeu. En l'absence de titre de locataire, c'est en effet le respect du règlement intérieur qui tient lieu de titre d'occupation (du domaine public), sa méconnaissance pouvant du même coup entraîner une mesure d'expulsion. Or le règlement intérieur prévoit non seulement les dispositions habituelles d'usage mais la durée autorisée du séjour. À l'intérieur de la durée maximale de neuf mois prévue par les textes⁸, chaque gestionnaire peut en accord avec la commune décider de la durée de séjour autorisée, trois mois par exemple, comme le préconise un bureau d'étude spécialisé, ou un intervalle de deux mois entre deux séjours, comme le recommande un autre, le principe de fermeture annuelle étant destiné, quant à lui, à couper court à toute sédentarisation de fait. Ce résultat, éventuellement avantageux pour les collectivités locales et les gestionnaires qui préfèrent «leurs» habitués au passage d'«étrangers», risquerait en effet de réduire les places disponibles et de mettre les responsables en défaut par rapport aux besoins établis dans le schéma départemental. Nomades ou sédentaires, chaque catégorie est assignée à un type d'aire spécifique, les aires pour semi-sédentaires étant censées apporter la solution au continuum des pratiques unanimement observées.

Enfin, l'étroit rapport du texte de loi entre accueil et expulsion se traduit notamment par une disposition qui, en termes d'espace, confère à l'aire d'accueil un statut exclusif d'occupation. Faute d'avoir obtenu des pouvoirs extrajudiciaires d'expulsion ou encore la transformation du stationnement illicite en infraction pénale, les maires obtiendront du ministre une «avancée» au delà de laquelle il estime cependant impossible d'aller. L'article 9 de la loi (al.1^{er}) stipule en effet que le maire d'une commune ayant rempli ses obligations peut «par arrêté, interdire en dehors des aires d'accueil aménagées le stationnement *sur le territoire de la commune*⁹» des résidences mobiles. L'ordonnance d'évacuation forcée des caravanes en situation illicite vaut également pour tout le territoire communal et non plus seulement le terrain occupé. L'illégalité de stationnement des gens du voyage sur un terrain communal s'étend désormais à l'ensemble du territoire communal, la loi donnant à ses frontières une efficacité inédite. Pour les gens du voyage, le territoire national ne sera donc plus continu, et la libre circulation à laquelle leur droit est si fièrement proclamé devra compter avec les frontières communales. On peut, à cet égard, comparer le territoire communal au nouvel espace Schengen qui expose les ressortissants séjournant illégalement dans un pays

⁸ Durée théoriquement calée sur l'année scolaire (qui toutefois est de dix mois) prévue pour ne pas entraver la scolarisation enfants dont le taux est très bas.

⁹ Nous soulignons.

à des poursuites sur l'ensemble de l'espace ainsi défini.

Nous retrouvons là une inversion classique de l'espace de l'hospitalité qui, d'espace *pour* l'hôte, devient le seul espace dont il dispose, un espace de cantonnement. Quant aux communes dépourvues d'aires d'accueil, soit parce qu'elles n'ont pas rempli leurs obligations, soit parce qu'elles ne figurent pas sur le schéma départemental, elles disposeront des moyens classiques d'expulsion. Or, les normes juridiques de stationnement des caravanes, hétérogènes, ressortissent à la fois de l'utilisation des voies publiques et de la protection de l'environnement, et sont fondées sur un droit dont la nature même est incertaine : liberté publique implicitement incluse dans la liberté d'aller et venir ou bien, dans une acception beaucoup plus restrictive, simple tolérance administrative¹⁰.

L'accueil, à quoi ?

« La coutume est l'un des concepts généraux par lesquels une société autochtone signifie à l'Occident sa différence. »¹¹ Alors que dans une circulaire de 1966, le nomadisme n'était encore que « toléré par la loi », il devient avec la loi Besson pleinement reconnu pour ce qu'il est. La loi du 5 juillet 2000, en rupture avec les textes antérieurs qui tous visaient à encourager la sédentarisation, est en effet la première loi républicaine qui prend en compte l'habitat des gens du voyage. Il s'agit ici d'accueillir une différence et de faire droit au mode de vie traditionnel (« aux coutumes ancestrales », plaidera Louis Besson devant une assemblée de maires) d'une population dont le nom officiel « gens du voyage » – « *travellers* » en Anglais – remplace désormais le vocable, péjorativement connoté, de « nomades ». Toutefois, pour déjouer toute accusation de complaisance avec une quelconque identification raciale ou fondée sur l'origine, la loi ne parle pas des gens du voyage mais des « personnes dites gens du voyage », selon une acception de l'identité socialement construite qui ménage aussi bien l'hétéro-désignation commune et administrative que l'auto-désignation.

L'article 1^{er} de la loi énonce ainsi : « Les communes participent à l'accueil des personnes dites gens du voyage et dont l'habitat *traditionnel*¹² est constitué de résidence mobiles. » En choisissant de protéger une tradition (mais non, à l'instar des textes européens, les droits d'une minorité), la loi Besson ne se contente pas seulement d'obliger les citoyens à lui faire place au sein de l'espace urbain, mais entend la lui réserver. Les condi-

¹⁰ Aubin, E., La commune et les gens du voyage, op. cit., p.116.

¹¹ Assier-Andrieu, L., Le droit dans les sociétés humaines Paris, Nathan, 1996 : 91.

¹² Nous soulignons.

tions du bénéfice de la loi concernant l'appartenance à un groupe vivant *traditionnellement* en caravane, coupent court à toute assimilation possible entre l'habitat en caravane pratiqué par les gens du voyage et l'habitat en caravane, sinon choisi, du moins accepté par un nombre croissant de personnes exclues du marché du logement (parce que sans emploi ou sans ressources suffisantes), parmi lesquelles se trouvent maintenant des étudiants et qui, dans certains départements de la couronne parisienne notamment, représentent la majorité des personnes vivant de façon permanente en caravane tractable. Ainsi, un député rappelait-il au cours des débats à l'Assemblée qu'il conviendrait de ne pas tolérer de « squatters » dont l'occupation ne ferait que renforcer la pénurie de places pour les gens du voyage. Si la loi prévient également ipso facto les aires d'accueil de convoitises peu probables – nous voulons parler des campeurs –, elle consacre ce faisant l'inaccessibilité de fait des gens du voyage aux terrains de camping, et ne conçoit pas non plus des terrains d'un nouveau type pouvant accueillir indifféremment les personnes circulant en caravanes, qu'elles se réclament « du voyage » ou non. Il est vrai qu'en théorie – car en pratique il en va différemment – l'habitat permanent en caravane nécessite la proximité d'équipements non réclamés par l'usage de la caravane de loisir. En tout état de cause, l'aire d'accueil *pour* les gens du voyage signifie ici : pour eux, exclusivement. L'identification d'un groupe « bon à penser », aussi euphémistique soit-elle, n'est possible, en tant que procédure administrative de nomination et de classement social et culturel, que dans un rapport d'asymétrie. Dans la mesure où l'un des traits caractéristiques de la culture européenne est l'association systématique entre identité, identification et territoire, la sédentarité est nécessairement en position hégémonique et les personnes sans territoire en position subalterne. Ainsi en France, la caravane, résidence mobile, n'est pas assimilée à un logement – non assujettie à la taxe d'habitation, elle ne donne pas droit non plus aux aides personnalisées au logement. Et, s'agissant de la somme à acquitter pour séjourner sur une aire, on parle de « droit d'usage ». D'autre part, le mode de vie traditionnel est, on l'a vu, consacré par des normes de confort inférieures à celles du logement social qui prévaudront également dans les préconisations pour un habitat adapté au logement de groupes et de familles dont les pratiques sociales et spatiales particulières doivent se suffire de l'aménagement des sols, des bâtis ou de la caravane. Toutefois, à y regarder de plus près, les traditions familiales communautaires, voire claniques dûment informées par la tsiganologie correspondraient davantage à des représentations *etic* entretenues par la fascination d'un mode d'existence dégagé de tout utilitarisme et

fleurant un parfum d'Ancien Régime où les « ducs » étaient volontiers honorés à la table des Grands, qu'à des représentations *emic* trop banales pour être reconnues. Témoin les pratiques d'isolement et d'individualisation des espaces déployées chaque fois que la conception le permet, qui rejoignent le mode de vie séparé observé au début du siècle chez les nomades, mais que l'urbanisation et le manque de place ont progressivement contraints à se regrouper. Un mouvement de décohobitation intergénérationnelle et d'individualisation qui, lorsqu'il est enregistré par les élus parce qu'il entraîne un nombre accru de places, est alors appréhendé comme un « phénomène d'éclatement de la famille ».

La reconnaissance d'une coutume indigène ou la défense de sa conciliabilité avec la modernité, « fut-elle enrobée de scientificité, n'est [pourant] rien d'autre, affirme Louis Assier-Andrieu, qu'une entreprise d'acculturation »¹³. Dans la lignée du traditionnel couplage de la politique du logement social et de l'action sociale, les gens du voyage séjournant sur une aire d'accueil sont justifiables d'une action socio-éducative qui constitue le volet social du schéma départemental. Les mesures d'accompagnement social au premier rang desquelles figure la scolarisation, passage obligé de l'accès au statut de citoyen, renouent en premier lieu avec le principe républicain. Ainsi s'explique la présence, au sein de la Commission départementale consultative qui préside à l'élaboration du schéma départemental, d'un représentant du ministère de l'Éducation nationale. Toutefois, qu'il s'agisse d'actions visant à favoriser la scolarisation des enfants, la formation professionnelle, l'accès aux soins et aux droits sociaux ou aux équipements de proximité, ces actions financées par l'État tendent toutes à faire entrer les gens du voyage dans l'univers normatif d'une urbanité dont les aires deviendraient les véritables dispensaires.

Reste enfin à voir, à côté de la loi, ce qui n'y figure pas en raison précisément de son objet – mode de vie et non pas minorité – et de la logique républicaine à laquelle elle ne veut pas déroger. Maintes fois attiré sur le terrain glissant de dispositions tout spécialement prévues pour une population que les élus auraient sans cesse voulu rappeler à « la » loi, le ministre eut, il est vrai, quelque mérite à résister en rappelant les élus à une loi qu'eux-mêmes semblaient oublier, nous voulons parler de l'égalité des citoyens. Il demeure qu'une loi sur l'accueil et l'habitat des gens du voyage ne pouvait mettre fin à une inégalité juridique d'accès au domicile issue d'une loi *de police* antérieure dont il eût fallu abroger certaines dispositions. Il s'agit en l'occurrence de la loi du 3 janvier 1969 relative à l'exercice des activités ambulantes et au régime applicable

¹³ Assier-Andrieu, L., *Le droit dans les sociétés humaines* sp. cit., p. 93.

¹⁴ Assier-Andrieu, L., *Le droit dans les sociétés humaines* sp. cit., p. 99.

aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe, qui règle le choix de la commune de rattachement et porte effet aussi bien sur la célébration du mariage et l'inscription sur les listes électorales que sur l'accomplissement des obligations fiscales, des obligations relevant de la sécurité sociale et du service national. Selon l'article 8 de cette loi, le nombre de personnes détentrices d'un titre de circulation rattachées à une commune ne peut dépasser 3 % de la population municipale. À cette discrimination à l'encontre des populations non sédentaires, s'ajoute l'usage selon lequel le détenteur de ce titre de circulation n'aurait droit à être rattaché à la commune qu'après un délai de trois ans, alors que la loi de lutte contre les exclusions octroie aux personnes sans domicile fixe la possibilité d'une domiciliation associative qui donne accès au droit de vote au terme de six mois de séjour. Et pour ajouter encore à la complexité du problème, le fait même que la loi de 1969 vise les gens du voyage – doctrine du ministère de l'Intérieur – est contesté au motif que seuls les gens du voyage ont le droit de se *dire* tels. Nous retrouvons là toute la portée de la prudence avec laquelle la loi Besson désigne ses bénéficiaires. Selon l'interprétation retenue, ou bien les gens du voyage désignés tels par l'autorité compétente n'ont accès au droit de vote qu'au terme de trois ans, ou bien ils sont assimilés aux personnes sans domicile fixe et peuvent voter au bout de six mois. Toutefois, si l'abrogation de la loi de 1969 n'a toujours pas vu le jour, c'est que, derrière l'irrésolution du conflit, se cache (encore) une « tradition » dont ne veulent pas ses propres défenseurs: la tradition nouvelle mais montante des mouvements évangélistes qui, autorisés à domicilier les gens du voyage, renforceraient leur emprise religieuse. Où l'on voit que la référence à la tradition obère doublement le droit au domicile des gens du voyage.

Conclusion

« L'aveu par l'indigène de sa propre juridicité résulte d'une violente et récurrente invitation à se conformer au langage juridique par ceux qui l'ont « contacté », langage de droit qui désormais lie son devenir. »¹⁴ La loi Besson pour l'accueil des gens du voyage fut à la fois préparée, soutenue et approuvée par l'écrasante majorité de leurs représentants, à l'exception toutefois des organisations soucieuses de conserver une emprise directe sur leurs fidèles. Des aires d'accueil aménagées constituent à l'évidence un progrès considérable par rapport aux zones insalubres dont ils sont depuis longtemps familiers et aux expulsions répétées qui contribuent au moins autant que leur mode de vie à les remettre en route. Il

¹⁴ Assier-Andrieu, L., *Le droit dans les sociétés humaines* sp. cit., p. 99.

reste que cette solution revendiquée par les principaux intéressés représente une rupture par rapport au mode de vie traditionnel à laquelle le contact avec le mode d'expansion urbaine les a finalement soumis. La planification urbaine pourrait, à cet égard, se comparer au processus de colonisation qui fonde le droit de propriété sur le fait de cultiver la terre (le colon est celui qui cultive) – « colonisation » ici certes concertée qui oppose à la libre circulation un schéma d'urbanisme fixé par l'autorité compétente.

Angelina Peralva

Ségrégation de proximité : le cas de Rio de Janeiro

Les favelas connaissent plusieurs modèles de cohabitation urbaine : assimilation, ségrégation et proximité ou mobilité. Ces supposés ghettos sont aussi sources et instruments de citoyenneté.

Pour les sociologues qui s'intéressent à la ville, certaines études produites à Chicago au début du xx^e siècle constituent un passage incontournable : elles décrivent un univers libéral, où le rapport à l'espace relève des trajectoires et initiatives de groupes particuliers. Louis Wirth (1928) a pu ainsi montrer, dans un livre classique, le caractère *volontaire* du ghetto formé par des migrants juifs arrivés en Amérique – un lieu qui n'était pas simplement de relégation sociale, mais bien plus de solidarité, d'expression d'une culture spécifique, source d'alimentation d'identités individuelles et d'ouverture, surtout, vers la ville. En France, Christian Bachmann et Nicole Le Guennec (1996) rappellent, à l'inverse, comment les initiatives autonomes pour répondre aux problèmes de logement, engagées par des militants catholiques de base dans la période de l'après guerre, ont été balayées par les pouvoirs publics au profit de la planification et des politiques des grands ensembles.

L'histoire urbaine brésilienne se situe pour beaucoup *entre* ces deux modèles. Le rêve des urbanistes s'est d'abord matérialisé dans la construction de Brasilia. Conçue pour être un exemple de mixité sociale, la nouvelle capitale a pourtant laissé se créer autour d'elle une ceinture de relégation – les « cités satellites ». São Paulo, ville de migrants à forte culture ouvrière, s'est développé en expulsant progressivement les plus pauvres vers ses aires périphériques, au fur et à mesure que les quartiers plus centraux se valorisaient et que leurs