

POLITIQUE DE LA VILLE

« Donner de la confiance aux habitants »

Trente ans de politique de la ville, dix ans d'Agence nationale pour la rénovation urbaine (Anru). Le spécialiste des questions urbaines Jacques Donzelot fait le bilan dans son dernier ouvrage « La France des cités ». Il y pointe les bienfaits et oublis de l'Anru et plaide en faveur d'une nouvelle « citoyenneté urbaine ».

❏ Pourquoi avoir choisi 2013 pour faire un bilan de la rénovation urbaine ?

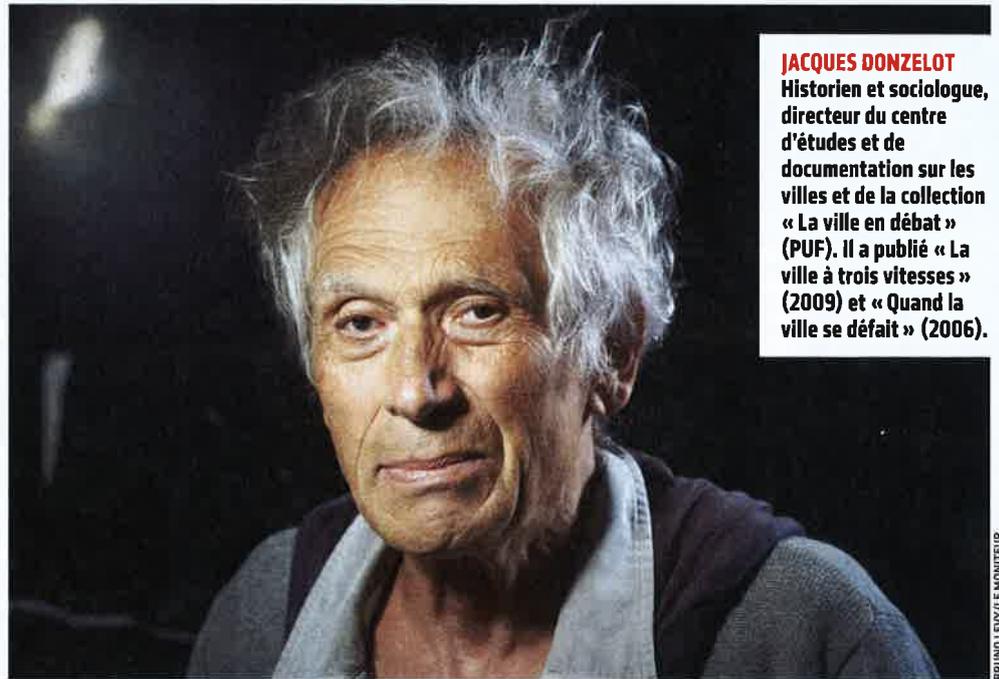
Nommé président d'un groupe de réflexion sur ce sujet pour le *think tank* Terra Nova, j'ai voulu adosser le rapport à un travail de terrain. Dans une dizaine de villes, j'ai rencontré des professionnels et des habitants. J'ai retenu les cas qui éclairaient à la fois un aspect de la politique de la ville et le pittoresque des lieux : le rapport à la mémoire dans les Hauts de Rouen, l'organisation d'habitants à Villiers-le-Bel par exemple.

❏ Vous constatez que si la rénovation urbaine a transformé physiquement les quartiers, elle a échoué à faire accéder les habitants aux « opportunités de la ville »...

Le bilan n'est pas négatif, l'Anru n'est pas que de l'éblouissement. Je me suis juste servi de ces programmes pour éclairer une transformation plus profonde de l'urbain : le passage de la ville des lieux à celle des flux. Ce passage explique pourquoi l'urbanisme des grands ensembles, qui a eu un sens à un moment donné, avec la séparation des fonctions habitat-travail-loisirs, l'objectif d'un logement confortable pour tous, mais séparé de la ville, n'est plus adapté. A présent, c'est la connectivité d'un lieu qui fait sa valeur. Et c'est bien là l'objectif de l'Anru depuis dix ans : ouvrir ces quartiers vers la ville, en perçant des cheminements, en amenant des transports, requalifier et diversifier l'habitat. Ces objectifs sont louables. Et combinées au tramway, comme à Bordeaux ou Strasbourg, ces opérations ont eu des effets incontestables.

❏ Pourquoi donc l'Anru et la politique de la ville échouent-elles à faire évoluer la situation socio-économique des habitants ?

Depuis trente ans, on a vu se succéder deux grands types de politiques. L'une, soutenue par la gauche, veut augmenter la présence et les moyens de l'Etat pour redynamiser le territoire au sens large. L'autre, plutôt de droite,



JACQUES DONZELOT
Historien et sociologue, directeur du centre d'études et de documentation sur les villes et de la collection « La ville en débat » (PUF). Il a publié « La ville à trois vitesses » (2009) et « Quand la ville se défait » (2006).

BRUNO LEVY/LE MONITEUR

compte faire entrer le marché dans les quartiers en amenant les entreprises, et faire sortir les plus méritants par des dispositifs de promotion individuelle. Aucune n'est efficace, car elles éludent le problème : l'intégration sociale. L'Anru se heurte aux mêmes limites. On s'aperçoit qu'il ne suffit pas d'augmenter le capital spatial des habitants, c'est-à-dire requalifier le quartier. Il faut augmenter leur capital social : restaurer la confiance et la capacité à agir collectivement. Dans plusieurs cas, comme à la Duchère à Lyon, le succès de la rénovation urbaine se heurte à d'autres freins : l'échec scolaire, la difficulté de modifier les pratiques des gens. A Bordeaux ou ailleurs, on a aussi du mal à accepter la diversité ethnique, même si l'on continue à louer la « mixité sociale ».

❏ Que pensez-vous des orientations en cours : suppression des zones urbaines sensibles (ZUS), recentrement des financements sur quelques quartiers ?

Recentrer l'action sur quelques quartiers est une bonne chose. Cela évitera à des maires de se défoncer de leurs responsabilités sur l'Etat. Reconduire la rénovation urbaine aussi. Ce qui manque, c'est de développer les lieux de façon à ce que les gens puissent en sortir. La solution idéale serait une *people/place-based strategy* à l'américaine, qui agit à la fois sur les lieux et les gens. Cela suppose qu'ils aient une forme d'organisation qui les relie aux opportunités de la ville. Et d'intégrer les questions de formation, d'emploi,

de mobilité. Concevoir les transports sans penser aux opportunités d'emplois n'a pas de sens ! Il faut aussi activer des parcours, comme avec l'école de la deuxième chance, où une entreprise prend en stage des jeunes qui sont ainsi formés et rémunérés.

❏ Et les actions ponctuelles comme la création d'un « Comité des experts de l'histoire des quartiers populaires » cet été ?

Il serait plus riche de faire un récit de ville plutôt que des récits de quartiers. Il faut faire participer les gens à une histoire métropolitaine et non pas exacerber le sentiment de quartier-village. C'est ce à quoi je fais référence avec le terme « citoyenneté urbaine ». A Villiers-le-Bel, l'organisation des habitants en collectif les a fait devenir des interlocuteurs valables, face à l'école, aux bailleurs, aux opérateurs de transports, à même de peser sur leur quotidien. Cette voie, qui se rapproche de l'idée américaine d'*empowerment*, est à suivre.

■ *Propos recueillis par Aline Gillette*

EN SAVOIR PLUS



- « La France des cités, le chantier de la citoyenneté urbaine », 200 pages, 17 euros, Editions Fayard.
- Le rapport de Terra Nova : www.donzelot.org/articles/RapportTerraNova.pdf