

# La ville à trois vitesses de Jacques Donzelot

## Mixité ou mobilité ?

par Richard Robert

Les travaux de Jacques Donzelot sur la sociologie des villes sont aux sources d'ouvrages plus connus comme ceux d'Éric Maurin, qui ont popularisé les notions de gentrification, de relégation et de ghettoïsation. Il dresse le portrait d'une société menacée par l'émiettement et le repli sur soi, d'une république dont les institutions, conçues initialement pour promouvoir l'égalité, peinent à répondre à ces nouveaux défis, voire entérinent les logiques qu'on leur demande de contrer. L'école est au centre de ces institutions, et elle fut au cœur des « politiques de la ville » menées à partir des années 1980. Interroger la capacité de l'école à promouvoir la mixité sociale implique de reprendre la réflexion sur la politique de la ville. Avec *Quand la ville se défait. Quelle politique face à la crise des banlieues ?* (Seuil, 2006), le sociologue donne une lecture critique des politiques publiques mises en œuvre depuis les années 1980 pour favoriser la mixité.

L'émergence de la question urbaine au début des années 1980 atteste l'épuisement d'une tentative de modernisation de la société par l'urbain. Le logement social fut la figure de proue de cette tentative, caractéristique des Trente Glorieuses et de la société industrielle. Son enjeu, explique Jacques Donzelot, était d'en finir avec la dramaturgie sociale matérialisée dans la ville du dix-neuvième siècle. Mais les villes nouvelles et les cités HLM ne tiennent pas leurs promesses : dès le début des années 1970, les fameux « quartiers » entrent dans une logique de relégation et de ghettoïsation.

Les politiques réagissent assez vite, car dès 1981 des émeutes ont secoué les banlieues. La formule magique de la « mixité sociale » apparaît vite comme le principal fondement de l'idée de la « politique de la ville », lancée dans les années 1980 et qui se développe dans les années 1990. Un ministère de la Ville est créé, chargé de mettre en musique le programme de mixité.

Son ambition est de transformer les lieux, sa méthode l'action à distance. Alors que dans les années 1960 on croyait beaucoup aux vertus du centralisme planificateur, la politique de la ville est lancée dans le contexte de la première décentralisation. Elle est donc fondée sur la coordination, la délégation, les incitations. La politique de la ville va de pair avec la montée en puissance de la contractualisation, qui voit l'Etat abandonner certaines de ses prérogatives pour se faire « animateur ». Le « gouvernement par indices » et la création en 2003 d'une Agence nationale pour la rénovation urbaine sont les derniers développements d'une forme d'action publique toujours plus soucieuse de résultats, mais qui s'inquiète en réalité de moins en moins du contenu des politiques menées.

À l'encontre d'un certain nombre d'idées reçues, Jacques Donzelot montre en effet que si la naissance des contrats de ville favorise l'émergence d'acteurs locaux, cette action publique new look trouve assez vite ses limites. Et tout d'abord dans les stratégies de ces nouveaux acteurs, qui jouent surtout la carte des classes moyennes et contribuent ainsi à alimenter les processus de ségrégation et de relégation ; à quoi s'ajoute la gentrification d'anciens quartiers populaires, encore accrue par les logiques d'un marché immobilier placé depuis des décennies sous le signe de la rareté – synonyme de moindre mobilité et de hausse des prix.

Seconde limite, l'Etat et son administration usent et abusent de l'idée de « contrat » mais dans les faits, leur action se réduit de plus en plus à un simple système de sanctions, dont les acteurs locaux se jouent avec d'autant plus de liberté que l'intercommunalité leur en donne les moyens. C'est ici que se fait jour l'une des propositions les plus fortes de ce livre, et sans aucun doute la plus concrète : prendre acte de cette articulation défailante entre le communal et l'intercommunal pour, loin de renoncer à ce dernier, abandonner l'échelon de la commune.

La mixité sociale si souvent invoquée est en effet bien mal servie par une politique de la ville encore largement fondée sur un acteur communal dont elle ignore largement les stratégies et les motivations. La politique de rénovation, vecteur-clé de la mise en œuvre de la mixité sociale, apparaît ainsi comme une façon de contourner ou de détourner l'esprit d'une politique qui, en se fondant sur le traitement des lieux, finit par négliger un enjeu majeur : la mobilité des populations, et en particulier des plus défavorisées.

C'est précisément de cette la population que ce livre propose de repartir, en redonnant à la ville sa force d'émancipation : favoriser la mobilité et déverrouiller les quartiers suppose de favoriser la « capacité » des personnes et des familles, en leur redonnant un pouvoir sur leur propre vie.

C'est d'abord une question de mobilité géographique. Comme l'écrit fort justement Jacques Donzelot, « le premier problème de Clichy-sous-Bois n'est pas la mixité, mais la mobilité : cette ville enlise ses habitants dans un territoire dont les accès paraissent désespérément éloignés ». Comment, alors, espérer retenir les habitants dont le niveau de vie s'améliore ? Tenter d'imposer la mixité apparaît comme un vœu pieux, qui ne pourra trouver d'efficacité qu'en marge des zones les plus problématiques.

Au pire, la promotion de la mixité peut même dériver sur une éviction discrète des minorités ethniques des centres-villes. Le levier du foncier peut conserver une certaine efficacité, et la stagnation de la population pauvre dans un parc social vieillissant n'est pas inéluctable ; la piste de la rénovation n'est donc pas encore épuisée, mais il importe de jouer bien davantage qu'on ne l'a fait jusqu'à présent sur la diversité et sur la localisation, en remettant à plat une fiscalité foncière qui pétrifie la composition des villes.

Mais c'est aussi en promouvant la mobilité des personnes, en jouant sur la scolarité et l'emploi, que l'on peut retrouver des espaces pour l'action. C'est en termes de parcours, de parcours résidentiels et professionnels, qu'il convient de penser une politique revivifiant l'idéal d'émancipation qui fut longtemps l'esprit même de la ville. Les parcours scolaires sont dans cette optique le premier stade d'une promotion de la mobilité.