



**HAL**  
open science

# Paysages urbains rationalisés : de l'orthogonalité et du zonage dans la ville aux origines de la circulation

Salvador Juan

► **To cite this version:**

Salvador Juan. Paysages urbains rationalisés : de l'orthogonalité et du zonage dans la ville aux origines de la circulation. Terrain : revue d'ethnologie de l'Europe , 2011, 2 (57), pp.158-171. 10.4000/terrain.14398 . hal-00699854

**HAL Id: hal-00699854**

**<https://hal.science/hal-00699854>**

Submitted on 27 May 2021

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

## Paysages urbains rationalisés

De l'orthogonalité et du zonage dans la ville aux origines de la circulation\*

Salvador Juan

---



### Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/terrain/14398>

DOI : 10.4000/terrain.14398

ISBN : 978-2-8218-1154-6

ISSN : 1777-5450

### Éditeur

Association Terrain

### Édition imprimée

Date de publication : 5 septembre 2011

Pagination : 158-171

ISBN : 978-2-7351-1407-8

ISSN : 0760-5668

Ce document vous est offert par Université de Caen Normandie



### Référence électronique

Salvador Juan, « Paysages urbains rationalisés », *Terrain* [En ligne], 57 | septembre 2011, mis en ligne le 01 janvier 2014, consulté le 27 mai 2021. URL : <http://journals.openedition.org/terrain/14398> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/terrain.14398>

---



*Terrain* est mis à disposition selon les termes de la Licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International.



# Paysages urbains rationalisés

## De l'orthogonalité et du zonage dans la ville aux origines de la circulation\*

SALVADOR JUAN

Centre d'étude et de recherches sur les risques et les vulnérabilités,  
université de Caen - Basse-Normandie  
salvador.juan@unicaen.fr

Ce tableau, réalisé peu après la sortie du livre *Urbanisme* de Le Corbusier (1925), évoque à la fois la rationnelle orthogonalité des formes, le zonage spatial régulier (évoquant certains cadastres) et un paysage de blocs épars ressemblant à celui de l'urbanisme fonctionnaliste dont traite cet article. *Calepinage des terrasses*, Jan Martel, 1926. (coll. centre Pompidou, RMN / ADAGP)

Circuler et habiter sont des vocations originelles de la ville mais, selon le type de morphologie urbaine, l'un des termes de ce couple domine l'autre. Du fait d'un fonctionnalisme urbain à vocation économique et d'un processus d'étalement accentué par le zonage, les formes territoriales de la ville favorisent, de plus en plus de nos jours, une mobilité individuelle à fort impact environnemental. Le déplacement motorisé est devenu, pour une grande partie de la population des pays riches, une contrainte expliquant largement les résistances, en France, au projet gouvernemental d'une «taxe carbone». Mais les origines et les fondements de la circulation sont plus anciens et plus profonds qu'on ne pourrait le penser. Ils renvoient – c'est du moins l'hypothèse centrale de cet article – à la rationalisation et surtout à l'orthogonalité des formes urbaines.

Cet article propose une courte socio-histoire de l'orthogonalité urbaine et de la spécialisation fonctionnelle des espaces, condensée par le terme «zonage», débouchant sur un modèle de ville «circulante» et correspondant à l'une des dimensions de ce que Marc Augé (1992) nomme des «non-lieux». L'inertie de la morphologie zonée des territoires est si lourde qu'il convient de remonter loin dans le temps, sur le mode du détour anthropologique, pour en constater l'empreinte profonde, avant de montrer que certains peuples l'ont réduite mais aussi comment des pratiques et des discours la perpétuent en valorisant la mobilité ou l'orthogonalité. On évoquera ensuite plus précisément les enjeux environnementaux de cette morphologie urbaine et on constatera, pour terminer, la faible prise en compte de cette dimension dans les écoquartiers les plus médiatisés existants ou en cours de construction.

## Des espaces rationalisés dès l'Antiquité

Certaines tendances sont profondément inscrites dans l'histoire de la ville, en particulier l'orthogonalité héritée de l'Antiquité qui se prolonge et se systématise à partir du XIX<sup>e</sup> siècle, et qui trouve son aboutissement dans les «villes nouvelles» à

\* Une première version de ce texte a fait l'objet d'une conférence intitulée «Une anthropologie de la ville» dans le cadre du master de sociologie du développement de l'Institut supérieur des sciences humaines de Tunis (22 avril 2010), à l'invitation du professeur Mohsen Bouazizi.

Tout comme les premières villes du pouvoir impérialiste mésopotamien – que l'on sait très régulières –, la puissante Babylone abritait le monarque éclairé Hammurabi, auteur du premier grand code juridique de l'humanité. La rationalité du droit se projette au sol et renforce la morphologie urbaine orthogonale. (photo DeAgostini / Leemage)

la française des années 1970. Il existe une notable corrélation entre l'orthogonalité de la voirie urbaine et la différenciation fonctionnelle qu'on nomme aujourd'hui « zonage » ; cela provient sans doute du fait que les mêmes élites dominantes qui créent la ville ou s'y installent doivent faire circuler des marchandises et des hommes, tout en provoquant ou en favorisant la fixation – exigée par la centralité politique – d'une main d'œuvre.

Les archéologues (Huot 1988) ont montré que des villes créées de toute pièce ont existé depuis la plus haute Antiquité. Or, ils considèrent que les angles droits formés par l'intersection des voies, l'orthogonalité de la voirie (systématisée plus tard dans ce qui sera appelé « plan en damier »), et les divisions fonctionnelles sont le signe de l'existence d'une classe dirigeante centralisatrice susceptible d'imposer et de faire respecter des alignements et des normes d'urbanisme. Il est possible d'imaginer une certaine division fonctionnelle sans orthogonalité mais l'histoire des « grandes » villes – quels que soient le continent et l'époque – montre le parallélisme des deux phénomènes.

Alors que Jéricho est peu orthogonalisée au VI<sup>e</sup> millénaire av. J.-C., Habuba Kebira (actuelle Syrie) fait le choix, au IV<sup>e</sup> millénaire, d'un site vierge et trace des rues principales à angle droit. Concernant la Mésopotamie, Georges Roux (1985 : 204, 217) évoque l'orthogonalité urbaine et des équipements très sophistiqués (les égouts, par exemple) coïncidant avec l'intensification de la production agricole et le processus de concentration du pouvoir dirigeant. Il y note, d'emblée, une corrélation entre orthogonalité urbaine et classe dirigeante. Si les premières formes de zonage urbain et de rationalisation géométrique de la voirie surviennent probablement avant et durant la période babylonienne, l'Égypte puis la Grèce antiques nous donnent aussi des indications importantes.

Une des premières formes de zonage urbain associé à une division du travail et à une répartition fonctionnelle des espaces internes a été trouvée près de l'actuel Kahun (dans le Fayoum), en Égypte. Le groupe d'habitations d'El-Lahoun avait été construit pour loger les ouvriers bâtissant

la pyramide de Sesostri II (1897-1879 av. J.-C.). Les rues ou ruelles sont orthogonales. Ces dernières ne sont pas larges car on les fréquente à pied, mais la logique n'est pas très différente de celle des quartiers actuels construits pour abriter des ouvriers ou des employés peu qualifiés. Productivité, orthogonalité et zonage semblent liés depuis que les « autorités » se constituent comme telles.

La rationalité de la voirie a été valorisée très tôt. Aristote, dans *La Politique* (1962 : 512), considère que la forme urbaine la plus élégante, la « plus agréable et [qui] répond davantage aux besoins généraux de la vie » est celle s'observant lorsque « les rues sont bien alignées et dans le goût moderne d'Hippodamos ». Si cet architecte a fait de Milet – ville où vivait aussi le géomètre Thalès à la même époque – une des structures viaires les plus quadrillées, c'est certainement qu'il s'agissait d'une colonie et d'un point de passage vers l'Asie mineure. L'Empire romain perpétuera le mouvement des villes bâties en régularisant les espaces.

Nombre de villes neuves de garnison romaines étaient construites sur le mode du damier (ce qui n'est pas le cas des établissements celtibères<sup>1</sup> les ayant précédées ou même de ceux fondés plus tôt comme comptoirs commerciaux par les Phéniciens, sauf Carthage) soit en Afrique du Nord, soit sur les rives actuellement turques de la Méditerranée (comme Timgad ressemblant aux bastides du Moyen Âge). Les larges voies des Romains promises à la circulation des marchandises et des hommes, surtout des troupes, permettaient à deux charrues de se croiser tout en laissant un espace libre de chaque côté pour les piétons. Cependant, les villes où habitaient les élites dirigeantes et les dignitaires de l'oligarchie romaine, telles Rome, Herculaneum ou Pompéi, n'en disposaient pas. Leur voirie était très peu large<sup>2</sup> et n'autorisait pas le croisement de deux chars, comme le fait judicieusement remarquer, pour Herculaneum, Robert Étienne (1966 : 359),

La voirie de Milet matérialise le triomphe de la ville rationnelle à l'apogée de la Grèce antique. Cette colonie sur l'actuel littoral méditerranéen turc, dont Aristote appréciait la modernité, fut conçue par Hippodamos qui n'a fait que reprendre la rationalité urbaine existant déjà en Égypte et en Mésopotamie. Structure de la voirie de Milet, Grèce, V<sup>e</sup> siècle av. J.-C. (en haut) et El Lahun, Égypte, 1897-1879 av. J.-C. (en bas). (dessins S. Juan)

qui conclut « à un nécessaire sens unique et à l'existence de chars ayant tous la même largeur d'axe, car les roues empruntaient toujours le même sillon qui les guidait ».

On peut illustrer la quasi-universalité de ce processus inhérent aux sociétés colonisatrices à partir de quelques cas. Tel celui de l'« Empire du Milieu », c'est-à-dire la Chine antique évoquée par Marcel Granet (1994 : 272). De grandes avenues

1. Les Celtibères restent une énigme pour l'archéologie. Leur écriture n'est pas encore décryptée et les villages n'ont jamais connu d'orthogonalité avant la domination romaine, sans doute du fait de l'inexistence (tout comme pour les Celtes plus au nord) d'un

État unifié (Montero Vallejo 1996 ; Burillo Mozota 2007).

2. Sauf quelques rares artères à Rome, mais l'essentiel des petites rues d'alors est conservé dans le vieux centre de l'actuelle capitale. La Maison de la recherche en sciences humaines

de l'université de Caen dispose d'une des plus grandes maquettes au monde (huit mètres de diamètre) reconstituant exhaustivement la Rome impériale.

Si la Rome antique était irrégulière (le centre-ville historique a gardé sa structure initiale), la caserne était déjà, durant l'Antiquité, le seul quartier orthogonal de la capitale impériale, ce qui montre la corrélation entre le militaire, l'ordre et la rationalité des formes spatiales. Maquette de la Rome antique, I<sup>er</sup> siècle. (musée national de la Civilisation romaine, Rome, Costa et Jemolo / Leemage)

segmentent la ville et les Chinois fondent des villes « nouvelles », des établissements neufs à l'« architecture rectiligne ». Des faubourgs sont réservés aux marchands et aux artisans. L'autorité constituée s'appuie sur un marché fort, et le zonage urbain accompagne la ségrégation sociale. En décrivant une cité de Chine occidentale, 2000 ans après cette époque, Marco Polo précise également que « la ville est tracée au cordeau ; les rues principales sont droites comme un I ». Il décrit aussi les lotissements en forme d'échiquier, tel clan possédant tel lot (Polo 1997 : 218).

Du côté des Amérindiens, les colonisateurs espagnols découvrent avec stupeur, dans la plus grande ville du monde d'alors, Tenochtitlán (Mexico), agglomération d'un million d'habitants, des aqueducs et des « ponts canaux ».

Ils admirent les alignements de l'urbanisme par une voirie faite de canaux orthogonaux. Cependant, Jacques Soustelle (1989 : 34, 53) relève que la cité maya classique est moins régulièrement ordonnée dans sa géométrie que la cité aztèque. Les Mayas n'étaient pas impérialistes, contrairement aux Aztèques et aux Incas. La ville maya est polycentrée et se dilue peu à peu dans la forêt. Les limites externes sont faiblement marquées et les rues sont peu droites<sup>3</sup>. Est-ce à dire qu'impérialisme et orthogonalité urbaine seraient liés ? En revanche, à Teotihuacán, qui est une puissance colonisatrice et commerciale également, le plan relève du damier (Prem & Dyckerhoff 1987). La ségrégation sociale et ethnique y existait : la ville était partagée en secteurs et des quartiers y séparaient

3. C'est Soustelle qui relève ce détail significatif. On s'appuie essentiellement sur ses écrits pour décrire les cultures aztèque (Soustelle

1989) et maya (Soustelle 1982), ainsi que sur la somme établie par Garcilaso de la Vega (2000) au début du XVIII<sup>e</sup> siècle.

nettement des populations de travailleurs locaux et des populations étrangères provenant des régions mayas, Oaxaca ou Veracruz. Quant aux très impérialistes Incas, qui s'appuient sur une puissante agriculture, une armée très forte et une bureaucratie rationnelle, leur ville d'origine, la Cuzco d'avant les Espagnols, était fort régulière, les rues s'y coupant à angle droit.

### Quelques contre-modèles d'aménagement de l'espace urbain

À l'inverse, les premiers peuplements celtes et la plupart des villes africaines historiques n'ont jamais eu la forme de quadrilatères, pas plus que les villes carthagoises. Mais les corrélations se perçoivent mieux si l'on adopte une perspective plus « dynamique », y compris sur la forme des maisons liée à celle des rues. Yves Schemel (1999 : 213-222) propose une comparaison sur l'ensemble du Croissant fertile. Il affirme qu'« entre 8 000 et 6 000, les plans circulaires sont majoritaires ». Les plans quadrangulaires appartiennent à la dernière phase, celle du V<sup>e</sup>-III<sup>e</sup> millénaire d'institutionnalisation de la ville avec autorités constituées. Vers le V<sup>e</sup> millénaire, les plans se compliquent, deviennent moins ronds ou plus elliptiques et des maisons plus grandes apparaissent (prééminence de certains clans), et avec elles plus d'inégalités sociales. Le III<sup>e</sup> millénaire est « le triomphe précoce d'une conception moderne des divisions sociales » : une structure en parallélépipèdes et une spécialisation productive des localités.

La tendance post-weberienne<sup>4</sup> à considérer le déclin des villes antiques comme un « déclin civilisationnel » est très courante. On ne donnera ici qu'un seul exemple. Bernard Sergent (1997 : 190-202) montre que la splendeur de cette culture urbaine s'effondre à mesure que l'urbanisme cesse d'être rationalisé (apparaît « plus négligé »), que les rues deviennent plus petites et tortueuses, que les édifices publics rapetissent et que les grandes maisons des riches sont partagées. Il précise qu'« en

*Tout comme la Tenochtitlán (Mexico) des Aztèques, la Cuzco précolombienne des Incas est ordonnée et orthogonale, à l'image du caractère ordonné, systématique et centralisé du très impérialiste pouvoir de l'Inca. Carte de Cuzco, Frans Hogenberg (1535-1590). (The Stapleton Collection / The Bridgeman Art Library)*

Turkménie, où la disparition des villes, au début du II<sup>e</sup> millénaire, voit leur succéder des groupements de villages, plusieurs auteurs ont noté que cette seconde disposition est plus adaptée à l'environnement et permet la survie de communautés « auto-suffisantes » : c'est dire combien les villes étaient « exogènes » et dépendaient, pour exister, de l'extérieur ».

Dès que l'archéologie ou l'histoire montrent un affaiblissement des pouvoirs centraux, on observe également une diminution des formes urbaines orthogonales (par exemple au cours du haut Moyen Âge en Europe). Ce souci du

4. Le déclin de l'économie urbaine et impériale antique est lié, selon Max Weber (1998 : 81-83), à sa recommunautarisation. Weber met en relation splendeur des marbres des villes antiques et richesses spirituelles : art, littérature, science et formes affinées du droit commercial. Mais il évoque aussi la fin concomitante de l'esclavage.



Ville existant – dès l'Antiquité celte – avant la centralisation du pouvoir d'État, Paris a gardé une forme globalement peu régulière, tout au long de son développement historique, jusqu'aux grands travaux d'Hausmann. *Carte de Paris pendant les grands travaux d'Hausmann*, Hilaire Guesnu, 1864. (bibl. historique de la Ville de Paris, Paris / The Bridgeman Art Library)

zonage par quadrillage et l'«urbanisme autoritaire» lié à l'«esprit planificateur» renaîtra en période de reconstitution des pouvoirs centraux et de création urbaine intense, durant le bas Moyen Âge entre le XI<sup>e</sup> et le XIV<sup>e</sup> siècle<sup>5</sup>. Les «villeneuves» médiévales ont presque toujours une structure viaire orthogonale. En France, cette époque de croissance économique et démographique s'accompagne donc d'importants aménagements de l'espace; les bastides s'édifient sur fond de défrichement intensif. Le développement urbain était à la fois économique et politico-stratégique (ou militaire).

Les nombreux cas d'absence de quadrillage (villes romanisées de France telles que Nîmes, Vienne ou Vaison) s'observent dans le contexte d'une urbanisation qui se réalise au gré des pro-

priétaires, sans proposition préalable d'un plan cohérent d'extension. On pourrait dire, dans une moindre mesure, la même chose de villes importantes comme Paris, Venise, Sienne, et des centres historiques de Barcelone ou de Valence, villes qui, au Moyen Âge, n'ont rien des quadrilatères (ce que leurs nouveaux quartiers sont devenus), même lorsque des pouvoirs centraux les dirigeront : le patriciat des doges de Venise ou les échevins alliés au nobles en France, un roi ou un calife pour les villes d'Afrique du Nord ou pour celles du Sud de l'Espagne. Des ruelles souvent tortueuses les caractérisent, leur origine étant antérieure à l'avènement des pouvoirs centraux. L'urbanisme de ces cités est «ordonné», mais il se distingue des plans en damier car ces villes se sont développées progressivement. Les corporations

---

**5.** Voir les cas de Marciac en Gascogne qui indique la domination du pouvoir capétien ou de Pilsen en République tchèque (toutes deux fondées au XIII<sup>e</sup> siècle).

artisanales et les guildes professionnelles spécialisant les quartiers constituaient un pouvoir local projetant sa structure sociale sur l'espace urbain, tout comme dans les médinas des villes islamisées : Tunis, ou Séville, Grenade et Cordoue en Espagne, où les familles élargies modèlent la morphologie de la ville.

Contrairement aux villes à vivre par la classe dirigeante d'alors et aux cités de villégiature, de larges avenues structuraient les villes impériales à vocation plus économique-militaire, plus exigeantes en termes de circulation. Mais plusieurs de ces villes neuves ont été peu à peu modifiées une fois (re)conquises par les Arabes, les Perses ou les Turcs. Des recherches archéologiques ont montré comment ce processus s'est produit et comment il a conduit à diminuer en moyenne de deux tiers la largeur des voies romaines rectilignes, engendrant des ruelles où les voitures ne circulent plus (ou très difficilement et au ralenti) tant du fait de leur étroitesse et du grand nombre de passants, que de leur caractère tortueux; venelles ou ruelles que Le Corbusier baptisera du fort méprisant vocable « chemin des ânes ».

Ce que Javier Garcia-Bellido (2000 : 243-283) nomme la « morphogenèse de la ville islamique » à partir de la cité romaine passe par des phases intermédiaires faisant ressembler les voies à des murs à redans à cause des extensions que certains ménages opèrent sur leur maison en avançant, des deux côtés de la rue, sur l'espace public ainsi partiellement approprié et privatisé. Dans une phase préalable, seules certaines familles (proches des pouvoirs locaux) ont dû avoir l'audace de « mordre » ainsi sur la rue en cassant l'alignement. Dans une phase ultérieure, diverses familles s'y adonnent également, sans doute en faisant valoir un droit à l'équité auprès des gouverneurs. Les derniers ménages à s'engager ainsi, ne pouvant totalement fermer la rue – sauf par-dessus la voie, ce qui génère des porches ou des passages couverts, et bien que certains passent à l'acte, d'où les multiples impasses des médinas et autres vieux

centres villes médiévaux tel celui de Venise –, sont condamnés à boucher les interstices angulaires, ce qui finit par donner l'allure de dédales aux médinas arabes. On aurait tort cependant de généraliser ce processus à l'ensemble de l'urbanisme arabe, puisque les villes vraiment royales ou les palais ont des formes géométriquement rationalisées : l'Alhambra de Grenade se distingue à cet égard de l'Albaicin, quartier de la colline d'en face destiné à loger le peuple<sup>6</sup>.

Peu de choses sont, paradoxalement, dites à ce sujet dans les grandes fresques historiques sur la ville comme celles de Leonardo Benevolo (1993 : 95), qui traite d'orthogonalité mais surtout au Moyen Âge pour des raisons essentiellement juridiques, ou de Paul Bairoch (1985), lequel évoque rapidement la pollution mais pas la morphologie urbaine zonée<sup>7</sup>. La ville circulante est pourtant étroitement liée aux deux phénomènes que nous pointons ici comme étant opposés à la « ville durable ». Ce modèle d'urbanisme, qui existe depuis plus de 5 000 ans, et qui se généralise alors qu'il matérialise le plus nettement aujourd'hui la ville « non durable » écologiquement, certains auteurs le défendent.

### Valorisation de la ville circulante et critiques oubliées

La diminution de la mobilité motorisée contrainte est l'un des principaux objectifs d'une politique visant à la réforme écologique de la ville. Or, d'importants auteurs ont valorisé l'urbanisme fonctionnaliste et l'orthogonalité à vocation circulante au nom de l'égalité des conditions. C'est le cas d'un des premiers urbanistes<sup>8</sup> et de Maurice Halbwachs (1972 : 194-196). Tout en dénonçant une ségrégation qu'il espère provisoire, celui-ci déclare :

Les économistes bourgeois [...] protestent contre la monotonie des rues qui se coupent à angle droit, contre l'esthétique des villes américaines [...]. L'ouvrier, enfermé et

6. Voir aussi Manuel Montero Vallejo (1996 : 138-152).

7. Notons que Pierre Lassave (1989), en revanche, dans un petit article incisif, a montré l'ancienneté des embouteillages.

8. Si l'étymologie atteste le terme « urbanisme » depuis 1842 en France, Françoise Choay (2006 : 169-178) considère que le Catalan Ildefons Cerdà est le premier à en proposer, en 1859, une théorie générale,

insistant sur l'importance du transport dans l'évolution de la ville. Préfigurant Le Corbusier, Cerdà développe à Barcelone un plan en damier constitué d'îlots, à vocation néanmoins conviviale.

retenu plus longtemps à son travail que le riche, ne peut pas, à certaines périodes de l'année, aller faire provision de santé dans les villes d'eau, sur les plages, en montagne ; il faut, sa journée finie, qu'il trouve chez lui des conditions de vie saines, avec l'oubli de sa tâche. Double raison pour que les quartiers d'habitation des ouvriers aussi soient nettement séparés des quartiers de travail et d'affaires, que, si possible, des espaces libres s'étendent dans l'intervalle, où les poussières d'usine s'arrêtent, où expirent tous les bruits qui accompagnent le labeur quotidien. [...]

Les plans de ville indiqueront d'avance, en tenant compte de la configuration du sol et de la nature des habitants éventuels, le genre d'habitations à élever en chaque zone, les distances à ménager entre les maisons.

On ne peut omettre de citer ici Le Corbusier (1994 : 6-11) pour qui « la rue courbe est l'effet du bon plaisir, de la nonchalance, du relâchement, de la déconcentration, de l'“animalité” », alors que la rue droite est « une réaction, une action, un agissement, l'effet d'une domination sur soi. Elle est saine et noble ». Il y a lieu de se demander si le propos concerne seulement la géométrie ou s'il s'agit d'un jeu de mots, car Le Corbusier défend des thèses assez radicales et affiche une idéologie évolutionniste fort explicite. Sa « Cité radieuse » est promise à la circulation. Les élites doivent pouvoir arriver directement en centre-ville par avion – d'où l'aéroport placé sur

le parvis central. La ville circulante est l'objectif essentiel de Le Corbusier (*ibid.* : 92-94), pour qui il est nécessaire de décongestionner les centres par la construction de quartiers résidentiels périphériques grâce auxquels « le centre de la ville se trouverait donc définitivement expurgé de la vie de famille » et voué aux fonctions économiques ou administratives (modèle de la City). Enfin, la ville deviendra une « machine disciplinaire » (*ibid.* : 101). Le Corbusier dessine une ville ultra rationnelle et orthogonale, ressemblant à un cimetière ou à un camp de concentration selon l'architecte Roland Castro qui la qualifie de « folie rationaliste »<sup>9</sup>.

Halbwachs et Le Corbusier – idéologiquement opposés – défendent donc au même moment des modèles d'urbanisme analogues. Même si le second marque bien plus fortement l'histoire de l'urbanisme, il convient de souligner cette analogie afin d'indiquer la profondeur du problème ici abordé. L'effet de ces théories est visible sur les planches de villes dessinées par Le Corbusier. Il est surtout tangible dans les grands ensembles où les rues ont disparu au profit de blocs disséminés çà et là. La pensée de Le Corbusier triompha dans le monde entier au point que l'on appela « style international » ce style techniciste et organiciste de la ville circulante. Or, en France, presque tous les quartiers « sensibles » d'aujourd'hui et tous ceux où les émeutes et les flambées se sont déclarées en 2005 ont été construits sur le modèle fonctionnaliste de Le Corbusier ; il s'agit là sûrement plus que d'une coïncidence. Difficile, dès lors, de considérer que la « ville durable », la Charte d'Athènes de

Le Corbusier (1971) et la Charte d'Aalborg convergent vers les mêmes objectifs écologiques (Gunnell 2009 : 255)...

La tendance lourde du zonage que nous venons d'évoquer se traduit en tensions spatiales ressenties par les personnes. Multipliant les déplacements et polarisant l'espace, par attraction les lieux spécialisés, de plus en plus grands, concentrent toujours plus de monde. Ce « circuler » croissant rend la vie toujours plus motorisée et « stressante » ; le quotidien est de plus en plus rationalisé, divisé spatialement et temporellement en activités chaque jour plus élémentaires parce que plus spécialisées. Cette tendance concerne aussi bien la vie ordinaire que les loisirs. Les parcs ou les multiplexes tendent et détendent à la fois, tout comme les hypermarchés avec lesquels ils ont plusieurs points communs : circulation, parking, bruits, lumières, frottement des passants.

Cette inclination historique au zonage urbain a été (d)énoncée par divers auteurs. Pour Henri Lefebvre (1975 : 191-192), la ville nouvelle favorise une « circulation [qui] entre parmi les fonctions sociales et se classe au premier rang. Ce qui entraîne la priorité des parkings, des accès, de la voirie adéquate. Devant ce “système”, la ville se défend mal. Là où elle a existé, là où elle survit, on (les technocrates) est prêt à la démolir. [...] L'espace se conçoit selon les contraintes de l'automobile. Le Circuler se substitue à l'Habiter, et cela dans la prétendue rationalité technicienne »<sup>10</sup>. Dans cette lignée et celle d'Ivan Illich, des auteurs comme André Gorz (Bosquet 1978 : 77-87) ont dénoncé la « ville

9. Ajoutant même : « La culture Le Corbusier a résisté à la découverte des camps, des folies du fascisme et du délire logique bureaucratique » (Castro 1993).

10. Françoise Choay (2006 : 84) rappelle à quel point Lewis Mumford critiqua l'urbanisme inhumain de Le Corbusier.

éclatée» qui disperse la vie quotidienne et présuppose toujours plus de circulation automobile du fait d'une fragmentation-séparation du travail, de l'habitat, de l'approvisionnement ou du divertissement.

Mais les perspectives critiques ne sont pas les seules en sociologie ; elles sont même minoritaires. De la même manière que certains chercheurs nord-américains défendent la ségrégation socio-spatiale, certains sociologues français analysent la mobilité dans toute son ambivalence, surtout comme porteuse de liberté et comme l'une des dimensions de la justice sociale, le transport étant souvent considéré à la fois comme contrainte et opportunité. Jacqueline Coutras (1993 : 162, 165) signale l'accession à la propriété en zones décentrées mais aussi les occasions de rencontre et de désenclavement interprétées comme conditions d'insertion sociale dans la vie quotidienne de certaines femmes ; face aux effets pervers d'une accessibilité locale qui accentuerait les logiques d'enfermement, la bi-motorisation serait un facteur de libération, un acquis. Antoine Haumont (1993 : 115) compare la mobilité quotidienne à une capacité inégalement distribuée, les cultures de la sédentarité s'opposant aux cultures de la mobilité, la civilité à l'exclusivité territoriale, tant en matière résidentielle que de transport, pour ce qui concerne les déménagements et les déplacements quotidiens. De son côté, Jean Viard (2006) a, plus récemment, proposé un vibrant « éloge de la mobilité ».

De telles interprétations ne permettent pas d'expliquer pourquoi les taux de bi-motorisation des ménages habitant les périphéries d'agglomérations

La Cité radieuse de Le Corbusier, constituée de blocs séparés, prétendait en finir avec les rues assimilées au désordre social et urbain des vieux centres historiques, afin de donner de la lumière à tous et de promouvoir un urbanisme au service de la circulation automobile. Photographie de la main de Le Corbusier, devant la maquette de la Ville (ou Cité) radieuse, publiée dans la revue *Plans*, 1931. (coll. Leonard de Selva, Leemage / ADAGP)

ont crû beaucoup plus rapidement qu'ailleurs : l'automobile y est-elle un acquis ou une obligation ? De ce que la mobilité motorisée soit devenue comparable à une ressource, il ne s'ensuit pas qu'elle n'ait pas été produite comme besoin (d'où les résistances à la « taxe carbone ») historiquement

produit, ce qu'occultent les raisonnements aménageurs qui mettent en avant les « préférences individuelles » tout en valorisant cette mobilité si porteuse d'enjeux économiques.

Dans ce qu'on nomme ici le discours aménageur favorable à la ville circulante<sup>11</sup>, il est intéressant de noter

11. Sont évoqués les Entretiens de Saint-Germain-en-Laye, auxquels ont notamment participé le Conseil national du commerce,

les sociétés Lyonnaise des Eaux, Novergie, Orion (CGEA-Onyx), Épimone, l'Association des sociétés françaises d'autoroute, *Art de*

*Vivre*, Cité concept, EDF, SEFIMA Immobilier (Bigot 1994).

que l'adversaire désigné est l'écologiste et, secondairement, le sociologue. Est pointé le risque de blocage de l'aménagement si « se concentrent les forces purement négatives : l'écologie profonde et le NIMBY<sup>12</sup> », mais aussi l'« idéologie anti-villes » qui serait aussi bien le fait du régime de Vichy que des « pittoresques sociologues » éleveurs de chèvres ou des « intellectuels formés par l'Université française<sup>13</sup> » (Bigot 1994 : 34, 36). Par ailleurs, on notera l'inversion habituelle des causes/conséquences, puisque le développement des transports individuels « entraîna un éclatement de la ville » (*ibid.* : 51). Dans ce contexte, les orateurs s'interrogent : « L'immobilité est-elle écologique ? » La réponse donnée est négative car les causes de la croissance de la mobilité seraient toutes positives : hausse générale des revenus, réduction de la durée du travail et donc augmentation du temps libre, accession à la voiture, accès (des femmes) au marché du travail, desserrement de l'espace pour plus de confort, liberté de choix croissante des individus (*ibid.* : 61-70). On notera que cette liste de causes ne concerne que les attributs des personnes et n'évoque les facteurs institutionnels que pour mieux les écarter comme n'induisant pas de mesures aisément applicables. Ainsi, il conviendrait, certes, de réfléchir au zonage, de promouvoir un urbanisme plus mixte ou de revoir les localisations d'emplois et d'habitats, mais au risque de toucher à la liberté individuelle et à condition de ne plus subir l'« insécurité des transports en commun », une des principales solutions préconisées étant les véhicules

électriques et fonctionnant au gaz naturel (*ibid.* : 81).

De multiples rencontres et colloques reproduisent ce discours déjà ancien et toujours d'actualité. Mais, parallèlement, surgit depuis quelques années un contre-discours officiel d'une certaine « ville durable » dont la morphologie ne semble pas radicalement nouvelle.

### Les projets de « ville durable » rompent-ils avec le zonage ?

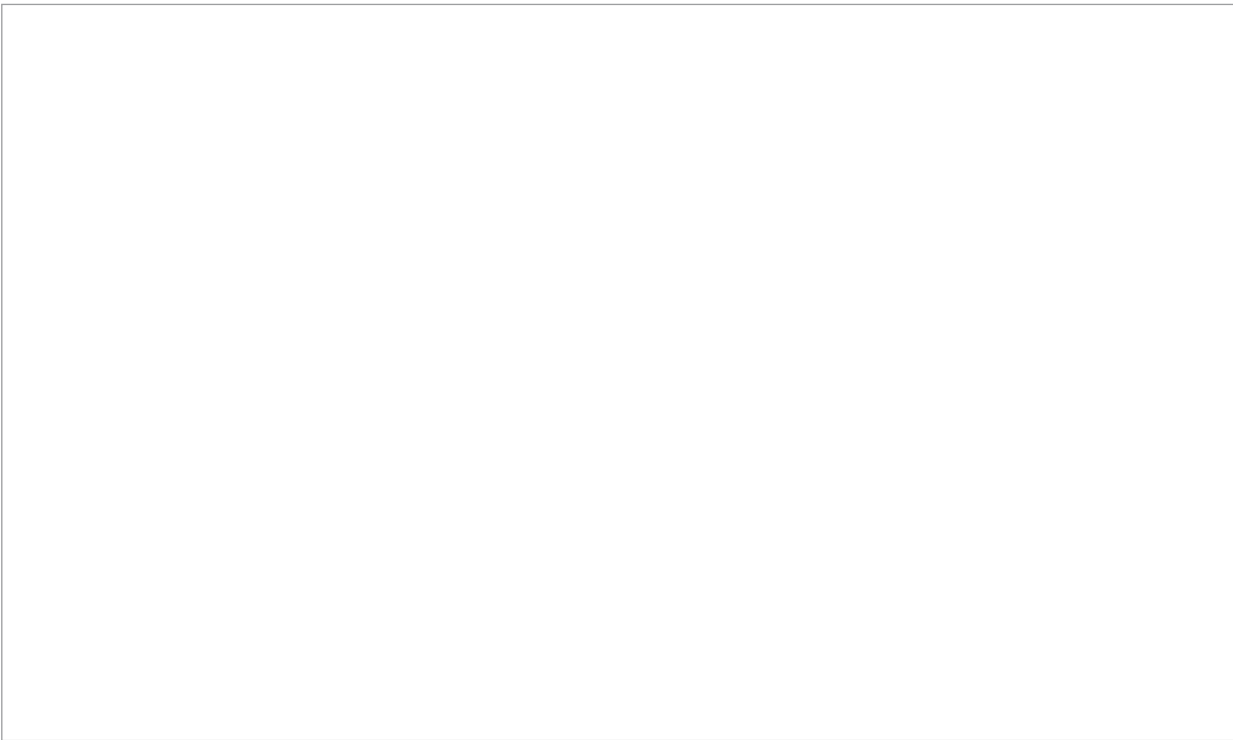
Il est encore difficile de définir ce que pourrait représenter une « ville durable », car cette notion tient plus de l'enjeu de conflits d'interprétations et d'intérêts que d'une réalité univoque ; un nombre croissant de revues et d'ouvrages s'y consacrent. Dans les rares textes vraiment focalisés sur le concept, il est précisé qu'elle a une relative compacité et que « l'environnement urbain, c'est aussi des climats, des ambiances, des aménités » (Emilianoff 1998, 1999). Inhérent au fonctionnalisme dont on traite ici, l'étalement urbain, avec les logiques économiques d'aménagement qui le promeuvent, contredit l'idée de ville durable. Pourtant, dans un rapport récent sur l'« Étalement urbain en Europe », l'Agence européenne pour l'environnement (2006) indique, dans son résumé, que l'expansion urbaine « est la conséquence de l'évolution des styles de vie et de consommation ». Voilà un propos qui rappelle étrangement le discours aménageur évoqué ci-dessus, en laissant entendre que la « préférence pour l'habitat individuel » serait la cause de phénomènes institutionnels

et à forte inertie tels que l'étalement urbain lié au zonage. Cependant, il est manifeste que ce ne sont pas les consommateurs qui programment les villes ou leurs infrastructures ; quant aux styles de vie constitués de choix pratiques individuels, ils ne sauraient en aucun cas gouverner le développement urbain. On pourrait généraliser le propos et relever les nombreuses tentatives, dans divers pays, d'imputer aux personnes en tant que telles la responsabilité de la crise écologique. Mais le plus paradoxal est que la réflexion écologiste sur la ville n'intègre pas la rupture historique avec les tendances fortes du zonage et de l'orthogonalité.

Globalement, le programme des Agenda 21 ne contient aujourd'hui aucun objectif de « dézonage », de densification de l'espace bâti, de diversité fonctionnelle des espaces ni de moindre orthogonalité circulante. Si les principes de solidarité et de service public y sont affichés, on remarquera qu'aucune contrainte ne vient pimenter ce programme et que les mots « pollution » (à réduire) ou « biodiversité » (à renforcer) n'y figurent pas. Par contre, il est question de pôles et d'activité économique à renforcer, à l'encontre des principes de diversité fonctionnelle des espaces et de contrôle de la croissance... Du côté des actions effectives, on peut relever que de nombreuses municipalités proposent des manifestations (telles que les journées d'animation sur l'environnement) mais insistent surtout sur la sensibilisation des habitants aux enjeux écologiques. Au-delà des penchants à attribuer aux individus la totale responsabilité de leurs actes

12. De l'anglais « *Not In My Back Yard* » (« pas dans mon arrière-cour ») : attitude de rejet des nuisances quand elles menacent ou se situent dans son environnement proche. (Note de l'éditeur.)

13. À l'inverse, les bons observatoires « sociologiques » seraient les bureaux d'étude d'opinion ou de marketing tels que l'Institut du futur, la Cofremca, le CCA ou encore BVA (Bigot 1994 : 59).



Même s'il s'agit d'un projet d'écoquartier, la voirie garde une forme régulière. Cependant, on redécouvre une certaine continuité du bâti, qui forme des rues, et de la polyfonctionnalité en rupture partielle avec l'urbanisme de Le Corbusier. Plan du quartier de Bonne, Grenoble. (Aktis architecture / [www.debonne-grenoble.fr](http://www.debonne-grenoble.fr))

non écologiquement soutenables, les écoquartiers peuvent-ils relever d'une réponse institutionnelle concrète aux problèmes d'écologie urbaine et leurs habitants y réduisent-ils leurs déplacements motorisés ?

Une recherche comparative (Raineau 2009) a montré que les habitants de deux écoquartiers, parmi les premiers construits, adoptent des pratiques et des techniques plus sobres en énergie et en matières consommées, utilisent des énergies alternatives et s'insèrent largement dans une économie locale pour satisfaire leurs besoins alimentaires ou de produits manufacturés. Mais elle montre également que les comportements les

plus difficiles à changer concernent la mobilité. Les habitants de BedZed (écoquartier anglais) voyagent trois fois plus en avion que la moyenne des habitants du Royaume-Uni. Ajoutons que le très fameux écoquartier Vauban, à Fribourg (Allemagne), structure sa voirie sur le mode de l'urbanisme fonctionnaliste et que son caractère écologique est pour le moins partiel. La vue aérienne de ce quartier montre des capteurs solaires couvrant les terrasses et les toitures, mais aussi une parfaite orthogonalité, les blocs d'immeubles étant séparés des maisons. Laurence Raineau assure que, à l'image de Fribourg dans son ensemble, Vauban se veut

une entreprise rationnelle au sens plus économique qu'écologique du terme. Le quartier n'est pas en rupture avec le reste de la ville ; il « se rattache à sa logique de développement et à son discours ».

En France, le quartier de Bonne à Grenoble<sup>14</sup>, désigné comme le « premier écoquartier français » ou encore comme un « parc écologique urbain », semble mieux rompre avec la ville « non durable ». Il se présente comme un rectangle polyfonctionnel de six hectares : résidence universitaire faisant face à une résidence médicalisée pour personnes âgées, centre commercial (avec hôtels, restaurants, cinéma mêlés à des bureaux

14. <http://www.debonne-grenoble.fr/>



et à des logements), le tout bordant les immeubles d'habitation, dont 35% en logement social. Les parcs et jardins représentent une surface au sol presque équivalente à celle du bâti, lequel varie de 2 ou 3 à 7 ou 8 étages. Une ligne de tramway jouxte le quartier, toutes les voies contiennent des pistes cyclables et tous les immeubles sont construits selon les principes de l'architecture bioclimatique passive avec hyper-isolation<sup>15</sup>. Par ailleurs les urbanistes ont redécouvert les rues, mais les trottoirs ne semblent pas voués à la promenade : on constate l'absence apparente de petits commerces et de vitrines au bas des immeubles d'habitation. On a donc partiellement renoncé à l'urbanisme fonctionnaliste mais sans réinstaurer les rues appropriables par les habitants. Par ce type d'écoquartiers, se matérialise la préfiguration du compromis urbain sur le développement durable. L'avenir dira, par l'étude des usages, de l'empreinte écologique et de la « pollution grise » associées à leur construction et à leur existence, si de tels quartiers constituent des modèles généralisables.

## Conclusion

La différenciation fonctionnelle des espaces, étroitement corrélée aux plans urbains quadrillés et à la ségrégation socio-ethnique, est née avec les premières villes. Mais l'histoire de l'urbanisme montre que là où la diversité des fonctions et la mixité sociale se sont maintenues, par exemple dans les médinas, la circulation des marchandises et des

hommes a su rester plus modeste ou n'a pas pu aisément s'accélérer. Même si, aujourd'hui, la mondialisation pénètre les souks et autres bazars africains ou orientaux, ces lieux désignent encore un rapport au marché dégradant moins l'environnement. La relocalisation de l'économie est devenue une exigence écologique qui pourrait aussi favoriser des formes de sociabilité et de solidarité fondées sur une plus grande proximité spatiale sans néanmoins renouer avec un contrôle néo-communautaire, difficile à supporter aujourd'hui.

Des cités planifiées orthogonales aux quartiers non zonés, la question du rapport à la mobilité traverse toute l'histoire de la ville. D'importants auteurs – que nous n'avons pu citer tous extensivement faute de place, tels Marc Augé, Manuel Castells, Raymond Ledrut, Henri Lefebvre, Lewis Mumford, Jean Rémy ou Marcel Roncayolo – ont abordé, plus ou moins rapidement, la question des territoires zonés et de leurs conséquences néfastes pour la ville. Mais de telles analyses sont encore loin d'être prises en compte dans les faits. Si, comme la sociologie urbaine l'a montré dans son ensemble, l'organisation de l'espace est la projection au sol de la structure sociale, alors il ne pourra exister de « ville écologiquement durable » sans une rupture historique avec l'orthogonalité circulante et le zonage, tous deux facteurs d'« hétéromobilité<sup>16</sup>. » Or, la pensée socioécologique appliquée à l'urbain insiste plus sur les dimensions de la consommation (des déchets) et de la dépense d'énergie, de la sociabilité et de la justice envi-

ronnementale que sur l'infrastructure des nuisances. De sorte que les orientations politiques ne concernent encore que peu le niveau des normes d'aménagement des espaces de vie que pourraient redevenir les quartiers en favorisant une plus grande diversité fonctionnelle des espaces. ■

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

### AGENCE EUROPÉENNE

#### POUR L'ENVIRONNEMENT, 2006

*EEA Briefing*, n° 4, « Étalement urbain en Europe ». Disponible en ligne, [http://www.eea.europa.eu/fr/publications/briefing\\_2006\\_4](http://www.eea.europa.eu/fr/publications/briefing_2006_4) [consulté en avril 2011].

### ARISTOTE, 1962 [circa – 340]

*La Politique*, Paris, J. Vrin., coll. « Bibliothèque des textes philosophiques ».

### AUGÉ MARC, 1992

*Non-Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Éditions du Seuil, coll. « La librairie du XX<sup>e</sup> siècle ».

### BAIROCH PAUL, 1985

*De Jéricho à Mexico*, Paris, Gallimard, coll. « Arcades ».

### BENEVOLO LEONARDO, 1993

*La Ville dans l'histoire européenne*, Paris, Éditions du Seuil, coll. « Faire l'Europe ».

### BIGOT FRANÇOIS, 1994

*L'Urbanisme au défi de l'environnement*, Rennes, Éditions Apogée, coll. « Écoplanet ».

### BOSQUET MICHEL [GORZ ANDRÉ], 1978

« L'idéologie sociale de la bagnole », in Michel Bosquet (dir.), *Écologie et Politique*, Paris, Éditions du Seuil, coll. « Points », série « Politique ».

### BURILLO MOZOTA FRANCISCO, 2007

*Los Celtíberos. Etnias y estados*, Barcelone, Editorial Crítica, coll. « Crítica ».

15. Les bâtiments du quartier produisent de l'énergie solaire, utilisent la géothermie, tout en captant l'eau de pluie. Certains systèmes de chauffage solaire sont convertibles en systèmes de réfrigération. Il est prévu que

le quartier répondra par lui-même à 50% de ses besoins en eau, à 100% de ses besoins d'électricité (ceux des ménages) et à 100% de ses besoins de chauffage. Chaque logement est aménagé pour le tri des déchets.

16. Dans une grande enquête sur les « sentiers du quotidien », nous avons proposé de nommer « hétéromobile » un déplacement motorisé contraint (Juan 1997 : 9).

**CASTRO ROLAND**, 1993

« Le Corbusier n'a pas rencontré Freud », conférence à l'université de Princeton (États-Unis). Disponible en ligne, <http://www.castrodenisof.com/FR/texte/> [consulté en avril 2011].

**CHOAY FRANÇOISE**, 2006

*Pour une anthropologie de l'espace*, Paris, Éditions du Seuil, coll. « La couleur des idées ».

**CONTRAS JACQUELINE**, 1993

« La mobilité des femmes au quotidien », *Annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, pp. 163-170.

**EMILIANOFF CYRIA**, 1998

« La ville durable. État des lieux en Europe et perspectives », rapport pour le Service de la recherche et des affaires économiques du ministère de l'Écologie et du Développement durable, Saint-Cloud, École normale supérieure (Centre de biogéographie-écologie).

**EMILIANOFF CYRIA**, 1999

« Comment définir une ville durable ! », DPH (dialogues, proposals, stories for global citizenship), <http://base.d-p-h.info/en/fiches/dph/fiche-dph-8294.html> [consulté en avril 2011].

**ÉTIENNE ROBERT**, 1966

*La Vie quotidienne à Pompéi*, Paris, Hachette, coll. « La vie quotidienne ».

**GARCIA-BELLIDO JAVIER**, 2000

« La morfogénésis de la ciudad islamica », in Patrice Cressier, Maribel Fierro & Jean-Pierre Van Staëvel (dir.), *L'Urbanisme dans l'occident musulman au Moyen Âge*, actes de la table ronde organisée à Madrid (23 et 24 juin 1997), Casa Velázquez / Consejo superior de investigaciones científicas, pp. 243-283.

**GRANET MARCEL**, 1994 [1929]

*La Civilisation chinoise. La vie publique et la vie privée*, Paris, Albin Michel, coll. « Bibliothèque de l'évolution de l'humanité ».

**GUNNELL YANNI**, 2009

*Écologie et Société. Repères pour comprendre les questions d'environnement*, Paris, Armand Colin, coll. « U », série « Sciences humaines et sociales ».

**HALBWACHS MAURICE**, 1972 [1908]

« La politique foncière des municipalités », in *Classes sociales et morphologie*, Paris, Éditions de Minuit, coll. « Le sens commun ».

**HAUMONT ANTOINE**, 1993

« La mobilité intra-urbaine. Rétrospective et prospective », *Annales de la recherche urbaine*, n° 59-60, « Mobilités », pp. 109-118. Disponible en ligne, <http://www2.cdu.urbanisme.developpement-durable.gouv.fr/cdu/DATAS/Annales/haumont.htm> [consulté en avril 2011].

**HUOT JEAN-LOUIS (dir.)**, 1988

*La Ville neuve, une idée de l'Antiquité !*, actes de la journée de travail organisée par le Groupement scientifique Terrains et théories en archéologie (Paris, 7 mars 1987), Paris, Errance, coll. « Les cahiers du GS 72. Terrains et théories en archéologie ».

**JUAN SALVADOR**, 1997

*Les Sentiers du quotidien. Rigidité, fluidité des espaces sociaux et trajets routiniers en ville*, Paris / Montréal, L'Harmattan, coll. « Villes et entreprises ».

**LASSAVE PIERRE**, 1989

« Presse-bouchons... L'emouteillage dans les médias », *Annales de la recherche urbaine*, n° 42, pp. 98-103. Disponible en ligne, <http://hal.archives-ouvertes.fr/hal-00269283/en/> [consulté en avril 2011].

**LE CORBUSIER**, 1963 [1946]

*Manière de penser l'urbanisme*, Paris, Gonthier, coll. « Bibliothèque Médiations ».

**LE CORBUSIER**, 1971 [1942]

*La Charte d'Athènes*, suivi de *Entretien avec les étudiants des écoles d'architecture*, Paris, Éditions du Seuil, coll. « Points », série « Civilisation ».

**LE CORBUSIER**, 1994 [1925]

*Urbanisme*, Paris, Flammarion, coll. « Champs ».

**LEFEBVRE HENRI**, 1975 [1968]

*La Vie quotidienne dans le monde moderne*, Paris, Gallimard, coll. « Idées ».

**MONTERO VALLEJO MANUEL**, 1996

*Historia del urbanismo en España*, Madrid, Cátedra, coll. « Arte. Grandes temas ».

**POLO MARCO**, 1997 [1298]

*Le Devisement du monde*. *Le livre des merveilles*, Paris, La Découverte, coll. « La Découverte-poche », série « Littérature et voyages ».

**PREM HANNS J. & URSULA DYCKERHOFF**, 1987

*Le Mexique ancien*, Paris, Bordas, coll. « Civilisations ».

**RAINEAU LAURENCE**, 2009

« Deux expériences comparées d'écoquartiers. BedZed à Londres et Vauban à Fribourg », in Michelle Dobré & Salvador Juan, *Consommer autrement. La réforme écologique des modes de vie*, actes du colloque international « Environnement et modes de vie » organisé à l'université de Caen (25 et 26 septembre 2008), Paris, L'Harmattan, coll. « Sociologies et environnement », pp. 73-85.

**ROUX GEORGES**, 1985

*La Mésopotamie. Essai d'histoire politique, économique et culturelle*, Paris, Éditions du Seuil, coll. « L'univers historique ».

**SCHEMEIL YVES**, 1999

*La Politique dans l'ancien Orient*, Paris, Presses de Sciences Po.

**SERGENT BERNARD**, 1997

*Genèse de l'Inde*, Paris, Payot & Rivages, coll. « Bibliothèque scientifique Payot ».

**SOUSTELLE JACQUES**, 1982

*Les Maya*, Paris, Flammarion, coll. « L'Odysée ».

**SOUSTELLE JACQUES**, 1989 [1955]

*La vie quotidienne des Aztèques à la veille de la conquête espagnole*, Paris, Hachette, coll. « La vie quotidienne ».

**VEGA GARCILASO (DE LA, dit L'INCA)**, 2000 [1609]

*Commentaires royaux sur le Pérou des Incas*, Paris, La Découverte, coll. « La Découverte-poche », série « Littérature et voyages ».

**VIARD JEAN**, 2006

*Éloge de la mobilité. Essai sur le capital temps libre et la valeur travail*, Paris, Éditions de l'Aube, coll. « Monde en cours ».

**WEBER MAX**, 1998 [1896]

« Les causes sociales du déclin de la civilisation antique », in *Économie et société dans l'Antiquité*, précédé de *Les Causes sociales du déclin de la civilisation antique*, Paris, La Découverte, coll. « Textes à l'appui », série « Histoire classique ».