

6. LES TROIS RÉVOLUTIONS DE LA MODERNISATION URBAINE

La société industrielle et urbaine dont nous héritons est le produit de cette longue évolution, déterminée par l'interaction de l'individualisation, de la rationalisation et de la différenciation, entraînée et structurée par l'économie capitaliste, encadrée et sécurisée par l'État-nation-providence.

Deux grandes phases sont généralement distinguées, tant du point de vue de l'économie que de l'État et des villes: *une première phase* du capitalisme marchand, de l'émergence de l'État moderne (sous des formes différentes dans les divers pays de l'Ouest européen), de la constitution des sciences modernes. Cette « première modernité » a engendré une transformation profonde de l'occupation de l'espace en général, des villes en particulier, donnant naissance à ce que l'on a qualifié de ville classique. De fait, si le vocabulaire architectural a /p.32/ effectivement réinterprété les ordres classiques gréco-romains, la modernité a plus radicalement bouleversé la conception des villes, exprimant dans des formes architecturales et urbaines ses caractères fondamentaux. On peut lire de plus en plus nettement à partir de la Renaissance l'individualisation, la rationalisation, la différenciation et le poids du capitalisme marchand dans le dessin des places, le tracé des avenues, la conception des jardins, l'emplacement des bâtiments à fonctions symboliques, la séparation des lieux de travail et d'habitat, l'invention des trottoirs et des vitrines, le développement des faubourgs, la définition des catégories spatiales et juridiques des espaces publics et des espaces privés, la mise en cause progressive du modèle de l'hôtel aristocratique remplacé par l'appartement bourgeois dont la conception fonctionnelle fait une place nouvelle à l'intimité¹

« Les manières de concevoir, de réaliser et de gérer les villes se sont développées en conformité avec les modes de pensée dominants et ont constitué ce que nous avons qualifié d'urbanisme « fordo-keynésio-corbusien ».

La seconde phase, celle du capitalisme industriel, de l'État-providence et de la mobilisation technique des sciences, s'est à son tour exprimée très fortement dans l'espace, participant à un bouleversement des territoires agricoles et urbains. L'urbanisme moderne qui en a émergé a décliné dans le champ de l'organisation des villes les principes qui ont été mis en oeuvre dans l'industrie (en particulier une rationalisation de type taylorien) dans un contexte où l'État-providence a été conduit à assurer des fonctions plus étendues, en particulier dans les domaines du logement, des équipements collectifs et des services publics. Les boulevards urbains, les gares, les postes centrales, les grands magasins, la spécialisation sociale et résidentielle, les banlieues ouvrières, les réseaux techniques (eau, égouts, gaz, électricité, pneumatiques), les écoles et les mairies ont inscrit dans l'espace des villes les exigences économiques, techniques, sociales et politiques de l'industrialisme en général, et du fordisme dans la période la plus récente. Les manières de concevoir, de réaliser et de gérer les villes se sont développées en conformité avec les modes de pensée dominants et ont constitué ce que nous avons qualifié d'urbanisme « fordo-keynésio-corbusien² ».

Dans cette seconde phase de la modernité, les villes ont trouvé dans l'électricité une technologie qui leur a permis de s'émanciper du carcan des techniques de transport et de communication anciennes qui entravaient leur développement. Avec l'ascenseur, les villes ont pu croître en hauteur; les riches sont alors montés dans les étages supérieurs devenus « nobles » tandis que les pauvres sont descendus dans les étages inférieurs. Avec le tramway, les villes ont pu s'étendre, séparant les quartiers ouvriers avec les usines et leur pollution, des quartiers résidentiels réservés à d'autres groupes sociaux. Le téléphone, puis l'automobile (le moteur à explosion ayant été rendu possible par la maîtrise de la technique électrique) ont radicalisé les évolutions entamées au cours de la /p.33/ seconde moitié du XIXe siècle. L'usage domestique de l'électricité a progressivement complété cette évolution urbaine, l'électroménager ayant contribué largement au développement du travail féminin salarié, tandis que le réfrigérateur participait à la transformation des modes de vie urbains et de l'espace des périphéries urbaines.

La modernité a ainsi déjà engendré deux véritables révolutions urbaines. Certes, à chaque fois, le cadre bâti des villes, comme les citadins d'ailleurs, ont montré des capacités d'inertie, de résistance et de réadaptation, malgré la violence des destructions, en particulier en France, sous Haussmann d'abord, puis dans les années soixante et soixante-dix avec les opérations massives de rénovation urbaine. Mais les villes qui ont émergé de ces révolutions urbaines sont profondément différentes de celles qui les ont précédées : à chaque fois leurs extensions, considérables, se sont faites sur la base de nouveaux modèles urbains, tandis que les parties qu'elles ont conservées ont été profondément reconfigurées et ne fonctionnent plus sur les mêmes modes qu'auparavant. L'une des hypothèses que nous développerons dans notre dernier chapitre est que ce que nous appelons la société hypertexte et le capitalisme cognitif provoquent *une nouvelle révolution urbaine* dans laquelle les NTIC jouent un rôle du même ordre que l'électricité pour la précédente révolution urbaine. L'ensemble de ces transformations rend ainsi nécessaire une approche profondément différente de l'urbanisme³. /p.34/

François Ascher, *La société hypermoderne ou Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs*⁴, Editions l'Aube/essai, 2005

François Asher, *Métapolis ou l'avenir des villes*, « Chapitre 3 :Les villes à l'orée d'un nouveau cycle long ? - La ville Fordienne» Ed. Odile/Jacob, 2006

MÉTAPOLIS OU L'AVENIR DES VILLES - LES VILLES A L'OREE D'UN NOUVEAU CYCLE LONG ?

LA VILLE FORDIENNE

Les économistes « régulationnistes » ont appelé « fordien » le « mode de régulation » dont nous semblons sortir. En choisissant cette appellation, ils faisaient référence à plusieurs éléments. Tout d'abord, ils renvoyaient aux principes de production mis en place par Henry Ford dès les

¹ Eleb-Vidal M., Debarre-Blanchard A. (1989) ; *Architectures de la vie privée*, Bruxelles, AAM.

² Ascher François (1995), *Métapolis, ou l'avenir des villes*, Odile Jacob, chapitre 3.

³ Olivier Mongin et Christian de Porzamparc ont développé une thèse sur la « troisième ville » qui converge sur plusieurs points avec nos réflexions. Toutefois, leur périodisation diffère de la nôtre. Ils considèrent qu'il y a la ville d'avant la pensée moderne (âge I), la ville de la modernité (âge II) et une ville différente qui s'esquisse (âge III). Mongin Olivier (1995), *Vers la troisième ville ?*, préface de Christian de Porzamparc, Hachette.

⁴ Sous titre emprunté à Jean Cocteau : « Ces mystères nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs. » *Les Mariés de la tour Eiffel*, Gallimard

années mille neuf cent dix et dont les conceptions ont été largement mises en oeuvre dans les grandes industries jusqu'à une période récente, notamment la production à la chaîne avec convoyeurs, la stabilisation et l'augmentation de la productivité de la main-d'oeuvre par l'élévation tout à la fois des cadences de travail et des salaires.

L'appellation fordienne reprend aussi les thèses développées par Henry Ford sur la complémentarité entre production de masse et consommation de masse, c'est-à-dire entre le niveau des salaires ouvriers et celui de la consommation des produits industriels : pour que l'entreprise Ford puisse se développer, il fallait que les premiers consommateurs de ses véhicules puissent être ses propres ouvriers⁵.

Enfin la notion de fordisme souligne la place qu'a occupée l'industrie automobile dans l'économie des pays industrialisés depuis les années vingt.

D'autres « théoriciens » ont joué un rôle important dans la formalisation de cette période ; en premier lieu Taylor, dont les principes élaborés dès la fin du XIX^e siècle ont mis très longtemps à s'implanter - et encore très imparfaitement - dans l'industrie française : l'organisation scientifique du travail, la rationalisation par décomposition en tâches et fonctions élémentaires, la séparation des tâches « intellectuelles » et des tâches manuelles, la relégation du commandement patronal /p.85/ despotique-néomilitaire se sont en effet heurtées à des inerties techniques, sociales et culturelles considérables.

Keynes symbolise aussi très fortement la période qui fait suite à la crise des années trente. Car au-delà de ses théories économiques, c'est toute une philosophie de l'intervention des pouvoirs publics qu'il a portée, légitimant l'intervention de l'État pour assurer conjointement le plein-emploi et une certaine redistribution des revenus.

On aurait donc pu tout aussi bien qualifier le cycle de « tayloro-fordo-keynésien », tant ces pensées, même si elles sont relativement plus anciennes que le cycle et si elles ne sont pas tout à fait simultanées, rendent compte des conceptions économiques de l'après-guerre. Ces qualificatifs ne doivent toutefois pas masquer l'écart qui a toujours existé entre les discours sur l'économie, et l'économie elle-même. L'industrie n'a jamais été complètement réductible aux principes de Taylor et de Ford, ni les politiques économiques à ceux de Keynes.

Par commodité nous réutiliserons néanmoins la notion de « fordisme », en insistant sur le fait que cette notion ne vise pas à rendre compte d'une période précisément définie, mais d'une cohérence d'ensemble, plus ou moins achevée selon l'époque et selon les pays, dont on trouve les premiers éléments dès les années vingt mais qui s'est révélée particulièrement performante pendant les « Trente Glorieuses ».

Taylor, Ford, Keynes... et Le Corbusier

Étant donné notre objet, les villes et l'urbanisme, on pourrait aussi dans une certaine mesure qualifier cette période de « tayloro-fordo-keynésio-corbusienne », tant Le Corbusier, à sa manière, a

⁵ Certaines positions de Henry Ford en 1930 ont toujours une grande actualité : « Un employeur qui engagerait deux cents hommes à deux dollars par jour rendrait de plus grands services au public qu'un autre qui embaucherait cinquante hommes à huit dollars par jour... L'homme aux deux dollars par jour n'aura aucun excédent de pouvoir d'achat. Il ne compte pas sur le marché. Par contre, l'homme aux huit dollars par jour aura un certain pouvoir d'achat et l'exercice de ce pouvoir créera forcément du travail et ainsi d'autres trouveront finalement des emplois bien payés... » Selon lui, conseiller « embauchez un plus grand nombre est la conduite la plus désastreuse pour la société. Elle mène à la misère ». Ford, H. (1930) : *Le Progrès* (trad. française, Paris, Éditions Payot).

symbolisé dans cette période le courant dit de l'urbanisme moderne. Certes il n'a pas conçu lui-même beaucoup de villes et bien d'autres architectes-urbanistes ont porté le mouvement moderne des années vingt aux années soixante-dix. Mais par l'importance de ses écrits, par ses formules, par le systématisme de sa démarche, par le rôle qu'il a joué dans les CIAM, par les /p.86/ réactions qu'il a provoquées, il symbolise mieux que tout autre les thèses « fonctionnalistes » de cette époque.

De fait, Le Corbusier avait lu très tôt Taylor, avait visité les usines Ford et avait sur le rôle des pouvoirs publics des conceptions tout à fait compatibles avec celles de Keynes. Ce sont là des dimensions de la cohérence du cycle que nous avons évoquée précédemment.

Comme Taylor, Le Corbusier, qui le cite en permanence⁶, est obsédé par le désordre, la perte de temps, les détours ; dans la ville moderne comme dans l'usine taylorisée, il n'est pas question de flâner en dehors des endroits réservés chacun à une « fonction ». Il faut rationaliser, simplifier, mesurer, organiser scientifiquement. En lisant la Charte d'Athènes, on croit parfois lire une transposition quasi directe des thèses de Taylor à l'urbanisme. Qu'on en juge.

Le thème du désordre et des mouvements incontrôlés : *« Le chaos est entré dans les villes... Les lieux de travail ne sont plus implantés rationnellement dans le complexe urbain : industrie, artisans, affaires, administration, commerce... La rupture avec l'ancienne organisation du travail a créé un désordre indicible et posé un problème auquel ne furent apportées jusqu'à présent que des solutions bâclées. Le plus grand mal de l'époque actuelle en est issu : le nomadisme des populations ouvrières... »*

La thèse de l'inadaptation des structures anciennes : *« La liaison entre l'habitation et les lieux de travail n'est plus normale ; elle impose des parcours démesurés... En face des vitesses mécaniques, le réseau des rues apparaît irrationnel... Des tracés d'ordre somptuaire, poursuivant des buts représentatifs, ont pu ou peuvent constituer de lourdes entraves à la circulation... »*

Le principe de l'organisation scientifique : *« Des analyses utiles doivent être faites sur des statistiques rigoureuses, de l'ensemble de la circulation dans la ville et sa région, travail qui révélera les lits de circulation et la qualité de leurs débits... Les voies de circulation doivent être classées selon leur nature et construites en fonction des véhicules et de leurs vitesses... Les rues doivent être différenciées selon leurs destinations : rue d'habitation, rue de promenade, rues de transit, voies maîtresses... »/p.87/*

Les méthodes de simplification et de spécialisation : *« Les clefs de l'urbanisme sont dans les quatre fonctions : habiter, travailler, se recréer (dans les heures libres), circuler... Le cycle des fonctions quotidiennes... sera réglé, par l'urbanisme, dans l'économie de temps la plus stricte, l'habitation étant considérée comme le centre même des préoccupations urbanistiques et le point d'attache de toutes les mesures... Le zonage, en tenant compte des fonctions clefs... mettra de l'ordre dans le territoire urbain... »*

Les outils d'administration et de gestion : *« La ville prendra le caractère d'une entreprise étudiée à l'avance et soumise à la rigueur d'un plan général... la ville ne sera plus le résultat désordonné d'initiatives accidentelles... Le hasard cédera devant la prévision, le programme succédera à l'improvisation... L'ère machiniste a introduit de nouvelles techniques qui sont une des causes du*

⁶ Le Corbusier a étudié Taylor dès 1917, date à laquelle il lance la « Société d'entreprises industrielles et d'études ». Il écrivait alors que le taylorisme était « l'horrible et inéluctable vie de demain ». Par la suite Le Corbusier citera Taylor comme un modèle plus positif dans la plupart de ses ouvrages de 1918 à 1935. Moos, S., von (1987): Dans l'antichambre du « Machine Age », in *L'Esprit Nouveau : Le Corbusier und die Industrie*, Berlin, Ernst & Sohn (1987).

désordre et du bouleversement des villes. C'est pourtant à elles qu'il faut demander la solution du problème...⁷ »

On lit aussi Ford dans les textes de Le Corbusier, qui, très explicitement, se propose d'en appliquer les principes à l'habitat et à l'urbanisme: « *La grande série doit s'occuper du bâtiment et établir en série les éléments de la maison. Il faut créer l'état d'esprit de la série : l'état d'esprit de construire des maisons en série, l'état d'esprit d'habiter des maisons en série, l'état d'esprit de concevoir des maisons en série⁸* ». « *Il faut tendre à l'établissement du standard pour affronter le problème de la perfection⁹* ». « *Je sors des usines Ford à Détroit. Architecte, je suis plongé dans une sorte de stupeur... D'un côté (le chantier de bâtiment) la barbarie, de l'autre - ici chez Ford - les temps modernes... Chez Ford, tout est collaboration, unité de vues, unité de but, convergence parfaite de la totalité des gestes et des pensées... L'expérience de Ford, répétée en mille activités du monde moderne, dans l'industrielle production, nous donne sa leçon¹⁰* ». »/p.88/

Une autre dimension de l'intérêt de Le Corbusier pour Ford tient aussi à sa fascination pour l'automobile elle-même, qui sera pour lui la référence moderne par excellence.

Le Corbusier ne cite jamais Keynes, mais sa conception des rapports entre les intérêts privés, l'intérêt collectif et les pouvoirs publics s'inscrit parfaitement dans l'approche keynésienne. Keynes a exprimé le passage d'une économie régulée principalement par la concurrence et les crises, à une économie capitaliste régulée par des interventions étatiques, dans laquelle la stimulation de la demande permet à la fois de limiter les inégalités sociales et d'assurer le plein-emploi¹¹. Le Corbusier se prononcera aussi à de multiples reprises pour des interventions publiques : « *..., la violence des intérêts privés, est-il écrit dans la Charte d'Athènes, provoque une rupture d'équilibre désastreuse entre la poussée des forces économiques d'une part, la faiblesse du contrôle administratif et l'impuissante solidarité sociale d'autre part... L'intérêt privé sera subordonné à l'intérêt collectif¹²* ». »

Des théories aux réalités : l'inertie urbaine et la « strate fordienne »

Entre ces « théories » et les pratiques effectives, un écart a toujours existé et les nouvelles conceptions ne sont parvenues que très imparfaitement à remplacer les anciennes.

L'industrie française, par exemple, a mis des années à intégrer le taylorisme et le fordisme, à s'y adapter et à l'adapter aux réalités spécifiques préexistantes¹³ ; une branche comme l'industrie de la construction lui a d'ailleurs durablement résisté. Il en va de même avec les villes que les conceptions modernes n'ont qu'en partie adaptées aux cohérences fordienne. D'une part, parce

⁷ In Le Corbusier (1942) : *La Charte d'Athènes*, Paris, Éditions de Minuit, 1957.

⁸ Le Corbusier : « Maisons en série », *l'Esprit nouveau*, 1921.

⁹ Le Corbusier : « Des yeux qui ne voient pas », *l'Esprit nouveau*, 1923.

¹⁰ Le Corbusier : *Quand les cathédrales étaient blanches. Voyage au pays des timides*, Paris, Librairie Plon, 1937, p. 247 à 251.

¹¹ « *L'élargissement des fonctions de l'État, nécessaire à l'ajustement réciproque de la propension à consommer et de l'incitation à investir, semblerait à un publiciste du XIXe siècle ou à un financier américain d'aujourd'hui une horrible infraction aux principes individualistes. Cet élargissement nous apparaît au contraire comme le seul moyen d'éviter une complète destruction des institutions économiques actuelles et comme la condition d'un heureux exercice de l'initiative individuelle... Il est certain que le monde ne supportera plus très longtemps l'état de chômage qui, en dehors de courts intervalles d'emballage, est une conséquence, et à notre avis une conséquence inévitable, de l'individualisme tel qu'il apparaît dans le régime capitaliste moderne.* » Keynes, J.M. (1936) : *Théorie générale de l'emploi, de l'Intérêt et de la monnaie* (trad. française, Paris, Éditions Payot, 1966, p. 391 à 395).

¹² In Le Corbusier (1942) : *op. cit.*

¹³ À tel point que certains auteurs ont distingué le « fordisme étatique » pour la France, le « fordisme entravé » pour le Royaume-Uni, le « flexfordisme » en RFA, le « fordisme retardé et excessivement institutionnalisé » en Italie. (Boyer, R. (1986) : *op. cit.*

que le cadre bâti existant a une lourde inertie, sauf bombardements ou rénovations bulldozer massives ; d'autre part, parce que même les urbanisations nouvelles n'ont pas été totalement maîtrisées par l'urbanisme moderne. La *difficulté* est en effet encore plus grande pour des urbanistes d'organiser une /p.89/ ville, que pour des chefs d'entreprise d'organiser une unité de production.

Toutefois on peut affirmer qu'une tendance fordienne a durablement marqué les villes européennes de l'après-guerre. Elle n'a pas supprimé toutes les traces des villes « pré-fordiennes », mais a constitué une sorte de « strate » nouvelle, qui s'est ajoutée aux strates précédentes.

Cette strate est d'abord l'expression du développement des « techniques du partage des tâches et de l'échange » qui sont au coeur des dynamiques urbaines. L'urbanisation fordienne est ainsi en premier lieu produite par l'évolution de la division du travail dans le monde de la production, avec son « organisation scientifique », et la recherche de la maximisation des économies d'échelle ; elle est aussi liée aux transformations des techniques de communication, de conservation et de transports ; elle a suivi et engendré le développement d'une série de secteurs industriels et de technologies (la métallurgie, l'électromécanique, la sidérurgie, la chimie lourde, etc.) ; enfin elle a été alimentée majoritairement par les salariés de ces industries, ces « ouvriers-masse » urbains, qui travaillent dans la production de masse, qui achètent les consommations de masse, autrement dit qui consomment les marchandises qu'ils produisent : l'automobile, l'électroménager, le logement¹⁴...

Les politiques keynésiennes ont accompagné et stimulé cette urbanisation fordienne, développant une ville du « bien-être » (du *welfare state*) qui faisait coup triple : elle accueillait les ouvriers-masse et les nouvelles couches moyennes ; elle stimulait l'économie par le financement public d'équipements collectifs de logements sociaux ; elle favorisait l'industrialisation de l'industrie du bâtiment et des travaux publics par des commandes massives et répétitives.

Le territoire français, dont l'urbanisation retardataire s'est accélérée dans cette période, a semblé répondre tout entier aux principes tayloriens de séparation des fonctions de conception-gestion et d'exécution : aidées par les pouvoirs publics, les industries de production de masse ont implanté en province de très grosses unités, pour maximiser les économies d'échelle et /p.90/ drainer une main-d'oeuvre paysanne peu chère et non qualifiée, puis une immigration étrangère ; les fonctions « intellectuelles » et les industries avancées se concentrant pour l'essentiel en région parisienne, en particulier sur les espaces laissés vacants par le départ des industries pré-fordiennes.

L'urbanisme corbusien (c'est-à-dire symbolisé par Le Corbusier et les CIAM) a participé à la production de la ville « fordienne ». À la manière de Taylor, il a décomposé la ville complexe en fonctions élémentaires et recherché l'efficacité dans la mono-fonctionnalité : un seul geste, une seule fonction ; à la manière de Ford, il a accordé le primat au mouvement et à la vitesse, la route fonctionnant comme un « convoyeur », et il a tenté de systématiser les économies d'échelle en typant le logement et en industrialisant la construction. À la manière de Keynes, il a prôné l'intervention de la puissance publique sans mettre en cause les réalisations privées, il a exigé une planification pour mettre fin à l'anarchie urbaine et maîtriser le foncier, et il a proposé toutes sortes d'équipements sociaux de « bien-être ».

Or cette ville et la cohérence fordienne tout entière sont en crise.

¹⁴ Ces approches « fordistes » et « régulationnistes » ont nécessité parfois des simplifications, et exagéré l'importance des transformations pour soutenir des concepts comme celui « d'ouvrier-masse ». Saunier, P. : *L'ouvriérisme universitaire. Du sublime à l'ouvrier-masse*, Paris, Éditions L'Harmattan, 1994.

La cohérence fordienne en crise ?

Ce cycle, qui semblait avoir si bien fonctionné, à tel point que cette période est souvent magnifiée en France sous l'appellation les « Trente Glorieuses », apparaît de plus en plus perturbé par des dysfonctionnements et des incohérences, tout au moins dans les pays fortement industrialisés et urbanisés¹⁵. Ce cycle paraît en cours de dépassement. Taylor, Ford, Keynes, Le Corbusier ne font plus référence, voire sont chargés de tous les péchés.

Les interprétations des origines de la crise du système fordien divergent sur l'importance respective des différents facteurs, mais s'accordent pour considérer qu'il y a un épuisement des moyens d'accroissement de la productivité (les techniques, /p.91/ comme les modes d'organisation du travail ayant atteint le maximum de leurs possibilités), une saturation de la demande finale en biens de consommation de la génération fordienne, une émergence de demandes de produits plus différenciés incompatibles avec la rigidité des appareils productifs existants, la montée de contradictions sociales (qu'il s'agisse des ouvriers spécialisés ou des nouvelles couches moyennes), le développement des concurrences internationales, une instabilité des systèmes monétaires et financiers, et plus généralement la mise en cause des « règles du jeu » héritées de l'après-seconde guerre mondiale.

Conformément à une approche en termes de cycles, nous pouvons donc faire l'hypothèse que nous entrons dans un nouveau cycle, qualifié le plus souvent de post-fordien. Cette appellation est un peu ambiguë car elle suppose le dépassement complet du fordisme et des paradigmes du cycle précédent, ce qui n'est pas exactement le cas. Mais à l'inverse la notion de néo-fordisme ne souligne pas assez les ruptures. La notion de post-moderne, utilisée aussi¹⁶, nous semble elle totalement inadaptée car les nouvelles conceptions restent très « modernes », dans le sens où elles se présentent comme un « progrès », fondé « scientifiquement » et où elles tentent bien de reconstituer un nouveau « grand récit » (alors que J.F. Lyotard caractérisait notamment la post-modernité comme la crise de tous ces éléments). Par ailleurs la notion de post-modernité, très utilisée en architecture, renvoie à un style particulier dont les principes sont plus restreints que ceux qui qualifient le nouveau cycle.

La notion de « surmodernité », développée notamment par Antony Giddens, nous semble mieux convenir à la caractérisation du cycle nouveau, dans la mesure où le projet de maîtrise fondé sur l'usage de la raison et de la science, qui caractérise la modernité, est plus présent que jamais, et que seuls les paradigmes scientifiques ont changé, passant de l'univers de la complication à celui de la complexité. Nous aurons d'autres occasions, tout au long de cet ouvrage, de revenir sur cette hypothèse¹⁷. /p.92/

¹⁵ A. Lipietz, notamment, a souligné que le recul du « fordisme » dans les pays anciennement industrialisés correspondait parallèlement à son implantation sous une forme assez classique dans des pays en développement, donnant naissance à un « fordisme périphérique ». Lipietz, A. (1985) : « Fordisme, fordisme périphérique et métropolisation », *Annales de la recherche urbaine*, n° 29, p. 14-26.

¹⁶ Les économistes français utilisent relativement peu cette appellation de « post-moderne » à la différence des Anglo-Saxons, et en particulier des néo-marxistes. Harvey (D.) : *The Condition of Postmodernity*, Basil Blackwell, Oxford, 1989.

¹⁷ Nous reprenons l'hypothèse d'Antony Giddens qui conteste la notion de post-modernité telle qu'elle a été développée par Jean-François Lyotard, considérant que la situation actuelle est plutôt caractérisée par une « modernité aiguë », une « radicalisation de la modernité », qui rompt les amarres rassurantes de la tradition, et avec ce qui a été longtemps une « position avantageuse » bien ancrée, à savoir la prédominance de l'Occident. La modernité implique dans les faits l'institutionnalisation du doute. Toute prétention de connaissance, dans la modernité, est de façon inhérente « circulaire » et donc une « révision permanente est une insécurité ».

Giddens insiste sur la réflexivité comme l'un des caractères majeurs de la modernité : « Ce qui caractérise la modernité, ce n'est pas l'adhésion au nouveau en tant que tel, mais la présomption de réflexivité systématique... La réflexivité de la vie sociale moderne, c'est l'examen et la révision constante des pratiques sociales, à la lumière des informations nouvelles concernant ces pratiques mêmes, ce qui altère ainsi constitutivement leur caractère. »

Giddens, A. (1990) : *Les Conséquences de la modernité* (traduction française, Éditions L'Harmattan, 1994).