

SOCIÉTÉS URBAINES

AGNÈS DEBOULET

SOCIÉTÉS URBAINES

Au risque de la métropole

LE SIÈCLE URBAIN

ARMAND COLIN

Illustration de couverture : Sham Shui Po, Hong Kong © Mike Chan/EyeEm/
Getty images

Cartographie : Carl Voyer, Ad Astra conseil

Mise en pages : Belle Page

Remerciements

Cet ouvrage condense plusieurs décennies de recherche et d'enseignement dans plusieurs institutions, Écoles d'architectures et Université Paris 8, mais aussi les laboratoires LAVUE et CEDEJ. Il doit beaucoup aux collègues et amis avec qui j'ai travaillé, enseignants-chercheurs, militants associatifs, ainsi qu'aux étudiants et étudiantes en stage, suivis en master, en doctorat et en post-doctorat qui m'ont énormément appris. Nos visites de terrains, séminaires, enquêtes collectives, ateliers « hors les murs », groupes d'échanges autour du projet urbain, collaborations inter-universitaires hors en Europe ont été autant de temps de maturation inconsciente de cet ouvrage.

Il a vu le jour grâce au soutien sans faille de Anne-Sophie Bourg et à ses relectures et conseils. Que mes relecteurs sachent que cet ouvrage leur doit beaucoup. Je souhaite citer ici : Catherine Baron, Muriel Girard, Adelina Miranda, Abou Ndiaye et Laurence Roulleau-Berger. Mes remerciements vont également aux collègues et camarades d'APPUII, du programme Fairville, pour l'ensemble des échanges qui ont nourri cette réflexion.

Partager des connaissances est un élément clé pour une ville juste. Aussi à travers ce livre je m'adresse certes à un public universitaire mais aussi aux habitants des quartiers populaires et précaires qui ont pris le temps de la rencontre et aux professionnels alternatifs que j'ai rencontré dans les pays où j'ai cheminé. Enfin, ce livre est dédié à mes parents.

© Armand Colin, 2022
Armand Colin est une marque de Dunod Éditeur
11 rue Paul Bert, 92240 Malakoff

ISBN : 978-2-200-62734-8

INTRODUCTION

Le nombre de villes millionnaires est une bonne approximation du fait métropolitain et de son corollaire, l'urbanisation. En 2008, le monde de la recherche et de l'expertise urbaine faisait grand cas du franchissement du seuil de 50 % d'urbains alors que la planète n'en comptait que 2 % au début du XIX^e siècle et 30 % en 1950. Volontiers décrit comme un changement civilisationnel, la production statistique autour du phénomène n'en reste pas moins un artefact qui doit être regardé avec prudence étant donné la variabilité internationale des critères utilisés et le fait que 38 % des pays utilisent des critères administratifs ne tenant pas compte du nombre d'habitants ou des critères éminemment changeants [BRENNER et SCHMID, 2014]. Cependant, cette urbanisation ne devrait pas s'arrêter de sitôt : selon l'ONU, les villes devraient accueillir 2,5 milliards d'habitants supplémentaires en 2050 avec une population urbaine qui devrait atteindre 60 %.

En 1950, les villes millionnaires sont une cinquantaine dans le monde et la plupart sont localisées en Europe et en Amérique du Nord. 70 ans plus tard, elles sont près de 500, 20% du total de la population urbaine se concentrant dans des villes de plus de 5 millions d'habitants¹. La liste des méga-villes de plus de 10 millions d'habitants ne cesse par ailleurs de s'élargir. Ce phénomène peut être décrit et interprété de multiples façons. Depuis quelques années, deux mesures en apparence contradictoires reviennent souvent. D'un côté, la célébration des villes comme moteur de l'innovation et de la croissance économique avec une contribution à près de 80 % du produit national brut à l'échelle globale [BANQUE MONDIALE, 2020]². De l'autre, celles qui regardent la consommation totale de terrains non bâtis par rapport à la croissance démographique. Dans les pays du Nord, ce ratio est de 1,5 [ONU-HABITAT, 2020], d'où les appels de plus en plus répétés à la préservation des terres agricoles et non imperméabilisées. Un autre chiffre sert également de boussole : 70 % des émissions de gaz à effet de serre sont attribuables aux villes pour une population estimée à 55 % du total des habitants de la Terre [*ibid.*].

1. www.lemonde.fr/citynnovation/article/2016/11/14/7-chiffres-cles-sur-les-villes_5030645_4811669.html

2. www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/overview#1

Dans sa massivité et sa régularité sur tous les continents, l'urbanisation globale fait partie des changements sociétaux d'envergure que traversent nos sociétés post-industrielles. Ce changement multiforme justifie donc aussi de s'intéresser à la façon dont il affecte les sociétés urbaines et inversement dont celles-ci, dans leur diversité, s'emparent de la question urbaine. Ainsi, cet ouvrage traite des mutations des sociétés urbaines au regard du phénomène de métropolisation et de généralisation de la vie urbaine. Il s'appuie sur l'hypothèse que la métropolisation justifie une modification de nos façons d'appréhender les mondes urbains en pensant de façon simultanée les façons d'habiter, de vivre et de partager la ville, et au sens développé par Bruno Latour, la façon dont les inégalités matérielles enracinées dans le territoire se traduisent en termes d'habitabilité¹. Habiter la Terre, c'est aujourd'hui pour plus de la moitié et bientôt deux tiers des « Terriens » un défi et une énigme qui se transcrivent directement dans les modes d'inscription en ville, dans l'encastrement des diverses échelles dans la métropole, la sous-région, le quartier, l'immeuble, la parcelle et dans la mobilisation d'efforts sans précédent pour se déplacer, accéder aux biens et aux services de première nécessité et souvent élargis à l'éducation, à la culture. Pourtant, il faut bien réduire la complexité de l'urbanisation et de la métropolisation si l'on veut pouvoir suivre de près quelques transformations majeures. Et à cette fin, quelques définitions sont nécessaires.

Urbain, urbanisation, ces notions renvoient l'une et l'autre à une nouvelle condition humaine, celle d'un capitalisme qui s'étend par le développement des circulations transnationales et a conduit depuis le XIX^e siècle à l'abolition des frontières matérielles de la ville. Ce qu'il est convenu d'appeler la dilution de l'urbain ou l'urbain discontinu correspond aussi à un brouillage des statuts liés à l'appartenance à la ville. Seuls les pays à économie encore en partie administrée, telle que la Chine, ont recours à des permis de séjour en ville, mais les migrations internationales et intra-nationales ont pris le relais de ces appartenances situées pour constituer le nouveau défi de citoyenneté posé non plus à la ville mais à l'urbain. L'urbain généralisé est directement en prise avec un processus continu d'urbanisation dans le monde, d'autant plus rapide que la consommation foncière non bâtie par accaparement de terrains ou aménagement constitué est à la racine de la profitabilité économique mais aussi au cœur de nouveaux

1. www.lemonde.fr/idees/article/2021/12/10/bruno-latour-l-ecologie-c-est-la-nouvelle-lutte-des-classes_6105547_3232.html

conflits d'aménagement pour la préservation des terres, des activités agricoles ou associées, des résidents en place.

La métropolisation, tout d'abord, est entendue comme un processus continu de concentration de populations et d'activités dans les grandes villes et d'expansion tout aussi continue de ses limites spatiales ; d'où le titre du célèbre ouvrage de Neil Brenner, *Implisions/explosions* [2014], qui explore les contours physiques de cette forme territoriale inédite, tout en tentant de l'appréhender à travers les mutations du capitalisme en réseau. La planète des métropoles se développe en particulier dans les régions qui connaissent les plus forts taux d'accroissement de population urbaine en Afrique et en Asie (et en particulier les villes de périphérie). Celles qui ont les plus fortes croissances annuelles étant Karachi, Djakarta, Shanghai, Pékin, Delhi mais aussi des centaines de villes millionnaires encore très peu connues. La moitié de la consommation de nouveaux terrains pour l'urbanisation, coïncidant aussi avec un phénomène dit de « *land grabbing* », se déroulera dans 8 pays, tous situés en Afrique et en Asie, à l'exception des États-Unis¹. Les régions urbaines participent de la métropolisation, certaines méga-villes s'étendant dorénavant sur une centaine de kilomètres de façon continue. Ces régions sont à la fois les lieux de plus forte richesse et les plus gros émetteurs de gaz à effet de serre : le coût économique et sanitaire de la congestion, de la pollution de l'air voire de l'eau y est considérable. Toutefois, ces méga-villes sont encore perçues comme des lieux d'émancipation et d'amélioration des conditions de vie ; mais l'alerte climatique et atmosphérique est en train de tempérer ces ardeurs métropolitaines.

Le point de vue ciblé qui a été choisi se situe d'abord dans la conjonction d'un espace-temps qui traverse la plupart des métropoles et particulièrement celles qui connaissent le plus grand essor démographique : celui de la restructuration urbaine. La métropolisation s'inscrit dans une relation intrinsèquement corrélée et calée sur l'accélération dans une des acceptions données par Helmut Rosa : le nexus urbain est avant tout pensé comme accélérateur et producteur d'économies d'échelles, de prospérité économique pour les entreprises et d'opportunités pour les néo-citadins dans les pays à forte émigration interne. Il est également agi par un concentré d'offres de formation, d'éducation à tous les niveaux, par la concentration d'offres de services (santé en particulier) généralement décrits comme de meilleur niveau qu'ailleurs sur le territoire, et ce, quel que soit le niveau relatif à l'échelle

1. www.frontiersin.org/articles/10.3389/fenvs.2019.00140/full

internationale. La concentration et la connectivité sont unanimement décrits par économistes et géographes comme un des moteurs du succès planétaire de l'urbain. Mais la métropolisation ne se réduit pas à la démesure, ni à un jeu de mesures ; elle est aussi articulée à une accélération des modes de vie, sous l'effet continu du déploiement des mobilités, et à des recompositions de l'expérience de la ville, si tant est que l'on puisse encore parler de ville d'ailleurs. La restructuration urbaine comme programme de gouvernement des villes est générée par la mise en compétition des métropoles à l'échelle internationale.

L'autre point de vue adopté ici se centre sur une autre dimension associée du changement social : celui du risque induit par la métropole. Car la métropolisation porte en elle un ensemble très vaste de mutations sectorielles qui affectent autant l'expérience des citoyens, l'habitabilité ou la condition urbaine que la sécurité de la résidence en ville. Nous faisons l'hypothèse que les mutations programmées associées à la restructuration urbaine génèrent des externalités négatives, pour prendre un vocabulaire économique. Ainsi en est-il des grands, voire des méga-projets urbains qui ont fleuri dans tous les pays riches et émergents ces vingt dernières années et qui redessinent les contours du prestige des métropoles, tout en augmentant les inégalités urbaines. La production accélérée d'infrastructures de mobilité rapide, et en particulier adressée à des automobilistes ou des voyageurs pressés à qui l'on destine des trains rapides pensés pour l'accès privilégié aux aéroports, pose aussi la question du public pour lequel la ville est produite et recomposée. Car l'accent mis sur la mobilité individuelle induit un coût majeur pour l'ensemble des citoyens, y compris les immobiles : chantiers ininterrompus, expulsions de résidents, fragmentation urbaine, pollution de l'air... Tout comme la métropolisation, l'avènement du risque urbain généralisé emprunte une diversité de manifestations liées à l'urbanisation et aux menaces sur la présence du végétal en ville : inondations dans de très nombreuses métropoles, de New York à Niamey, feux de forêt aux portes d'Athènes pendant l'été 2021, risques d'éboulement urbain dans les pays à l'urbanisation partiellement non planifiée (à Port-au-Prince en Haïti, au Caire, à Mumbai), et ce, encore une fois surtout dans les pays qui connaissent les plus fortes transitions vers l'urbain, c'est-à-dire en Asie et en Afrique. Si les risques dont il est fait mention sont largement socio-climatiques et surtout induits par l'aménagement urbain, ils dévoilent aussi de nouvelles économies morales ancrées sur des politiques publiques qui font un traitement sélectif de la justice environnementale et urbaine.

Dernier volet de cette démonstration, l'ensemble du spectre des réactions des citoyens nous intéresse tout autant. La métropolisation n'est pas un phénomène déconnecté des modes de décision des gouvernements locaux. Ce que les institutions internationales ont coutume d'appeler la gouvernance municipale est embryonnaire à l'échelle métropolitaine et parfois totalement impensée dans les mégavilles. Cet aspect institutionnel est davantage traité par l'ouvrage de Christian Lefevre et Gilles Pinson [2020] alors qu'il sera davantage question ici d'interroger les effets sociaux pluriels de la métropolisation parmi lesquelles la mobilité et le coût du logement comme thème des principales sphères de revendication. Cela pose aussi la question des reconfigurations de l'action publique *via* une série de médiations auxquelles prend part le citoyen en tant qu'habitant, usager, riverain mais aussi citoyen.

Quel rapport peut-on établir entre ces trois pistes de recherche emboîtées ? Une des réponses se situe probablement dans l'adoption d'un regard comparatiste qui se fonde sur une connaissance de recherche acquise dans des mondes urbains dits « du Nord » et « du » ou « des Suds ». Restons très modestes toutefois : il semble impossible aujourd'hui de résumer ou d'expliciter de façon un tant soit peu holistique les mutations socio-économiques et environnementales induites par la métropolisation. D'où le choix de mettre l'accent sur l'articulation entre restructuration urbaine, risques résidentiels et urbains et production d'effets sociaux et politiques de la métropolisation à partir d'exemples tirés de recherches réalisées sur différents continents. Pour éviter la juxtaposition – pourtant inévitable – d'exemples, nous avons aussi alterné éléments tirés de nos propres recherches collectives et/ou individuelles avec des pivots de la littérature sociologique, anthropologique mais aussi issus de ce qu'il est commun d'appeler dorénavant la « recherche urbaine », dans une approximation des « *urban studies* » anglo-saxonnes. Les sociétés métropolitaines existent-elles et comment les appréhender au plus proche ? Nous partirons d'une perspective pluridisciplinaire en études urbaines avec un fort ancrage sociologique, sachant que jusqu'à présent, les recherches sur les métropoles internationales sont plutôt l'œuvre de géographes tandis que les monographies sont plutôt celles d'anthropologues. Dans cet ouvrage, les références alternent l'usage de sources classiques de la sociologie et des études urbaines francophones et sources anglo-saxonnes, en veillant à regarder les sociétés et les espaces métropolitains également à partir d'exemples tirés de recherches produites ou pensées « du Sud ».

La vision qui prévaut ici puise dans un travail de recherche ethnographique et/ou sociologique dans plusieurs quartiers de métropoles en forte mutation, en France et au Moyen-Orient, mais doit aussi beaucoup à la proximité avec les univers de professionnels critiques de l'urbanisme et de l'aménagement ainsi qu'à la circulation depuis une dizaine d'années auprès d'organismes internationaux et de conférences internationales de décideurs (Habitat III, CGLU ...). Aussi le point de vue sur les métropoles prend-il en compte les lignes de force de changement socio-politiques à l'œuvre et les dynamiques de la pensée urbanistique, interventionniste, réformiste, en restant toujours au plus près du regard et des représentations des acteurs, forts ou invisibilisés, mais aussi de leurs pratiques.

Il s'agira d'appréhender l'internationalisation des villes sous le double mouvement de l'accélération des flux globaux et des migrations, qui soumettent les villes à des injonctions permanentes de restructuration. Ces changements associés et encastrés mettent à mal les horizons de justice et, avec la crise environnementale, soumettent les villes et les citoyens à de nouveaux défis de gouvernance. La sociologie urbaine et une approche en termes de *urban studies* seront ici utiles pour caractériser les défis sociétaux que traversent les grandes villes et espaces métropolitains dans leur temporalité longue (depuis le début du ^{xx}^e siècle), et en particulier depuis l'avènement de la domination urbaine. Cet ouvrage donnera un aperçu de la façon dont les recompositions urbaines et sociétales majeures se donnent à voir et sont pensées par les décideurs, les chercheurs et aussi les habitants dans les villes occidentales et dans les métropoles des pays émergents et pauvres.

Voilà en effet presque un quart de siècle que se dessine la tendance d'un regain d'intérêt pour les métropoles. Le discours catastrophiste est toujours présent face à leur croissance « tentaculaire », mais il croise une valorisation symbolique et politique des villes, perçues par les institutions internationales comme les moteurs de la croissance économique. Elles sont vues par les leaders politiques comme les lieux de l'innovation sociale et culturelle. Les villes, notamment les plus grandes, tentent de retrouver une place sur l'échiquier politique qu'elles estiment correspondre avec leur statut et leur pouvoir économique. La plupart ont des PIB bien supérieurs à leur poids démographique et estiment dorénavant que leur reconnaissance n'est pas à la hauteur de leur contribution à la machine économique mondiale [FLORIDA, 2018].

Pourtant, la plupart des métropoles sont confrontées à des défis de gestion inédits (en termes de mobilité, de gestion de la croissance urbaine, d'environnement, de lutte contre la ségrégation...) et à une volonté sans précédent d'affirmer leur autonomie politique par rapport aux États. Un triple éclairage par différentes catégories d'acteurs sera ainsi proposé pour aborder ces défis à l'aune du phénomène migratoire, du redéploiement des capitaux nationaux et internationaux dans les espaces urbains et de l'avènement de nouvelles formes d'inégalités urbaines et résidentielles.

Au fil de l'ouvrage, et en nous appuyant notamment sur du matériel d'enquête de première main, trois configurations spatiales seront en particulier passées au crible de l'analyse des mutations et des politiques publiques à l'échelle internationale et permettront de poser la question du devenir des quartiers populaires dans leur pluralité, alors qu'ils sont confrontés aux pressions de la ville compétitive. Nous aborderons d'abord les engagements et représentations de ces groupes d'acteurs vis-à-vis des programmes de rénovation urbaine des grands ensembles et autres quartiers « sensibles » en France depuis le lancement de l'Agence nationale de la rénovation urbaine (ANRU). Notre analyse se portera ensuite sur la situation des quartiers anciens – parfois dégradés – soumis aux injonctions de densification et de renouvellement urbain. Nous finirons par la figure des quartiers précaires nés sous le sceau de l'auto-construction/promotion qui sont devenus majoritaires dans de nombreux pays et font l'objet de politiques variées allant de l'éradication à la réhabilitation.

En traversant les zones « tendues » des métropoles, nous serons attentifs à mettre en avant les innovations sociales et urbaines issues des politiques et des initiatives citoyennes qui, dans ces univers d'incertitude, renouent avec la démocratie locale. S'il sera peu question de genre, de production culturelle mais également de santé ou d'autres thèmes prépondérants, en miroir des recherches qui ont mis l'accent sur les formes urbaines et les embryons de gouvernance institutionnelle des métropoles, nous adoptons une perspective qui croise l'approche par la matérialité ou la production des formes bâties (et non bâties) avec un fil conducteur qui est celui des inégalités inscrites dans les régions urbaines, inégalités objectivées mais aussi vécues. Nous verrons que les pratiques de l'espace métropolitain peuvent signaler des formes d'inégalités, de rapports conflictuels mais également des considérations pratiques des citoyens pour rendre leur environnement proche habitable et aussi réduire le risque potentiel d'éviction. Ce prisme de la « ville convoitée » est une des marques de fabrique de la

métropole contemporaine mais ce désir de ville peut également être fortement contrarié par un empêchement à agir, une dépossession de l'espace de vie, des injustices infrastructurelles. L'ensemble des processus métropolitains est, on le verra, traversé par de nombreuses contradictions qui s'incarnent à travers certaines spatialités ou certains artefacts longtemps négligés : l'autoroute urbaine ou la voie rapide en fait partie, mais d'autres également, qui nous éloignent espère-t-on de la tentation de capter les dynamiques sociales à partir des extrêmes polarisés (le *slum* – la marge ou le ghetto de riches). Ces processus de construction et de recomposition des sociétés métropolitaines seront saisis à travers différents aspects complémentaires en nous attardant sur les ressorts de l'être citadin et de la volonté de « faire quartier » dans un monde urbain de mobilité et de déracinement.

Mettre en perspective les modes de fabrication des sociétés métropolitaines a conduit à opter pour une démonstration en quatre chapitres. Le premier chapitre tente de cerner les processus de production du fait métropolitain en alternant les données objectivées et les apports critiques des sciences sociales sur la production des données, à l'échelle globale comme locale. Il développe plusieurs aspects révélateurs des modes d'habiter les mondes urbains en montrant les multiples acceptions et variations des types croisés de mobilités et d'inscription en ville mais aussi le dépassement des figures archétypales de l'urbain et du rural. Une autre ligne de raisonnement traverse ce chapitre : l'urbain et le fait métropolitain sont au cœur de la cristallisation d'inégalités et de vulnérabilités résidentielles qui croisent les richesses les plus insolentes.

Un second chapitre est consacré aux modes de cohabitation en ce que la ville et plus encore les métropoles imposent précisément la juxtaposition de résidents et d'entités agrégées sur la base de l'anonymat du marché. Vivre en citadin en métropole supposer de se transporter, de fréquenter des espaces publics, de se situer pratiquement et conceptuellement par rapport à la ségrégation et à la gentrification, d'expérimenter la densité et aussi les risques inhérents au fait(s) métropolitains en lien avec la crise climatique. L'ensemble de ces grands thèmes de la sociologie de l'habitat et urbaine sont appréhendés en tant que catégories de l'expérience et des pratiques adossées à des discours et politiques publiques. Loin d'être des catégories statiques, les modes de cohabitation sont constamment réajustés par les citadins.

Prolongeant ce cheminement parmi les recompositions des sociétés urbaines, le troisième chapitre aborde certains dilemmes qui se posent

à elles et particulièrement aux habitants des quartiers populaires. Il semble utile de retracer brièvement la trajectoire qui parcourt l'histoire du logement social jusqu'aux programmes récents de rénovation urbaine, une des façons de lire la restructuration urbaine et ses risques. La question de la compétition entre métropoles est une clé de lecture centrale que l'on retrouve aussi dans le traitement actuel des quartiers précaires dans de nombreuses villes du monde, et qui est aussi abordé par le biais des conflits de citoyenneté autour du relogement.

Dans la dernière partie, nous formulons des pistes de réflexion sur la réorganisation des métropoles et d'acteurs en réseau en étudiant trois grandes figures de changement social et politique. En premier lieu les contradictions issues de la métropolisation compétitive ; en second lieu la participation et ses relais à la fois dans la démocratie dite participative mais aussi dans les formes d'engagement initié à partir d'espaces de controverse qui traversent l'ensemble des métropoles ; en troisième lieu les analyses et propositions qui découlent des travaux sur la relation entre justice et planification. Ces dernières renvoient à de nouveaux positionnements de certaines collectivités locales, de réseaux citoyens pour un contrôle et un partage équitable du foncier, la régularisation des quartiers précaires ou la transition sociale et climatique.

Ville globale, ville internationale ? La planète des métropoles

Après le constat alarmiste de « la planète des bidonvilles » [GRANOTIER, 1980], une urbanisation silencieuse mais massive a essaimé aux quatre coins du globe. Il s'agit là d'un phénomène inégalé dans l'histoire de l'humanité, qui signe depuis le début de l'ère industrielle l'une de ses nombreuses révolutions. Une littérature abondante, notamment anglo-saxonne [BRENNER, 2014] à la suite d'auteurs marxistes tels qu'Henri Lefebvre, corrèle l'urbanisation planétaire au capitalisme et à ses mutations. La fin du XIX^e siècle coïncide avec une phase de densification des principales villes industrielles : les ouvriers nouvellement arrivés en ville s'entassent dans des appartements-ateliers ou dans des meublés, qu'il s'agisse des *cortiços* au Brésil ou des garnis à Paris. L'absence de politique du logement et de planification urbaine explique que la « reproduction de la force de travail » soit laissée au seul secteur privé. C'est au début du XX^e siècle (et fin du XIX^e pour les expériences pionnières) qu'une politique de logement social ou « abordable » s'impose progressivement en France, mais non sans difficulté. Les politiques du logement sont souvent le miroir des politiques sociales, elles en constituent d'ailleurs l'un des pendants, comme en témoignent les mobilisations de 2017 en France contre la baisse des aides personnalisées au logement (APL), une redistribution sociale qui touche essentiellement les familles modestes avec enfants et les jeunes.

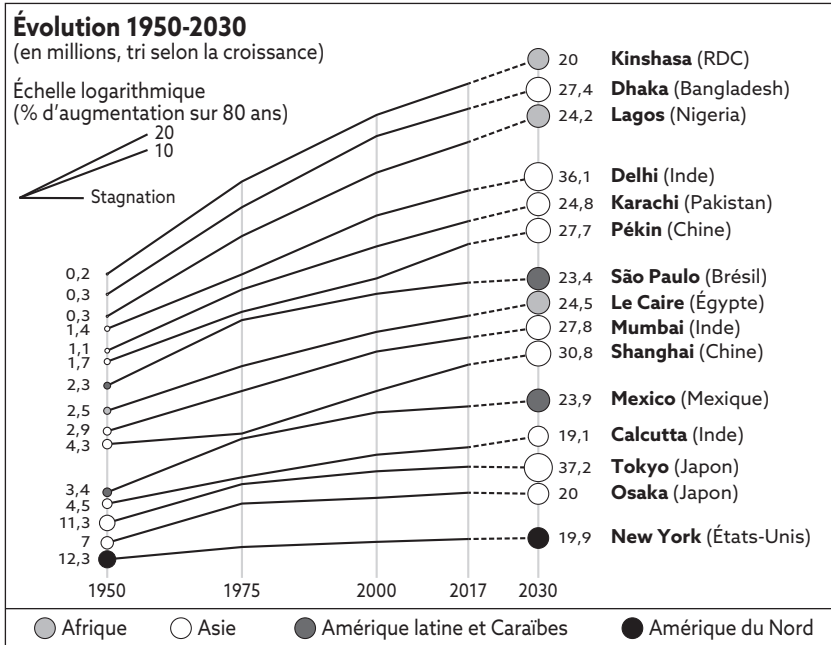
La phase post-industrielle prolonge une des nombreuses mutations du capitalisme avec son cortège, largement en cours, de reconversions et d'adaptations productives qui sont toujours accompagnées de mutations spatiales et territoriales. Si certains prédisent encore la fin de cette phase ou son freinage, c'est à travers l'émergence d'une nouvelle question, celle de l'environnement, qui innerve également la compréhension des sociétés urbaines. Ainsi, la quête de gains de compétitivité suppose de délaissier les villes centres, voire les proches périphéries qui, de la banlieue rouge en région parisienne à Mumbai, connaissent une désindustrialisation importante à partir des années 1980. À la volatilité du capital financier fait écho celle du capitalisme industriel

et du tertiaire. Plus de sécurité ontologique liée à la présence d'entreprises low ou high-tech : partout préside l'incertitude sur les choix de localisation des emplois et également la tendance à l'informalisation – dans les Suds mais aussi dans les pays les plus riches – et à la société des micro-entreprises qui font de la flexibilité géographique et économique une carte maîtresse. Mais entre-temps, et dans les replis de l'économie visible, les périphéries ont décuplé, se sont métamorphosées et sont devenues non plus l'envers de la ville mais la ville même. Le péri-urbain et les périphéries revêtent des formes et des significations qui s'inscrivent dans un système de relations qui, de Hambourg à Djakarta, se comprennent toujours plus dans le cadre d'une économie politique de la métropolisation. Ainsi, le développement des périphéries et des banlieues accompagne à la fois l'expansion du capitalisme industriel et les formes de « développement sans croissance » dans certaines villes du Sud ou des Suds dans le Nord pour reprendre l'expression d'Alain Durand Lasserre [1986]. Car, tout autant que l'outil industriel associé au fordisme, les formes de l'urbanisation sont largement imputables au développement des transports collectifs et individuels et à l'expansion de la mobilité.

Les leçons de la démographie sont souvent passées sous silence tant les formes d'expansion urbaine sont complexes et diversifiées. La population du monde ne s'est jamais tant accrue que ces 50 dernières années. En effet, les progrès médicaux et la baisse de la mortalité ont produit de façon certes contrastée mais indéniable une explosion démographique à l'échelle planétaire. Celle-ci est surtout notable dans les pays les plus pauvres, mais il ne faudrait pas oublier que la population de la France a également augmenté de 12 millions entre 1975 et 2019¹ ; or, ces nouveaux terriens deviennent aussi des citadins. La figure ci-dessous fournit une preuve éclatante du triomphe démographique de l'urbanisation la plus visible, celle des plus grandes mégapoles du monde parmi lesquelles seule New York subsiste parmi les villes issues de l'ère industrielle. En 30 ans, c'est donc à un renversement démographique total auquel le monde a assisté et dont la recherche n'a pas encore pris toute la mesure : toutes les grandes villes du monde sont dorénavant dans les pays émergents et en développement, des mégapoles dont la population a été multipliée par 20 voir par 30 en l'espace de 50 ans.

1. www.insee.fr/fr/statistiques/4238437?sommaire=4238781

Trajectoires de croissance des grandes métropoles



Réalisation : Carl Voyer. Sources : Nations unies, division Population, *World Urbanization Prospects: The 2014 Revision*, www.un.org, <https://espace-mondial-atlas.sciencespo.fr/fr/rubrique-mobilites/article-2A02-urbanisation-du-monde.html>

Avec la métropolisation, les grandes villes sont de plus en plus tentées par la compétition globale pour attirer les investissements, touristes, entreprises, emplois, etc. Les grands événements sportifs rentrent dans cette catégorie de l'attractivité promue par de nombreux décideurs publics et les élites dirigeantes, tentées par le modèle de la « ville globale », que l'on peut définir comme nœud central de coordination des activités économiques à l'échelle de sous-régions ou à l'échelle planétaire [CASTELLS, 1996]. La ville globale peut aussi avoir une influence politique et culturelle qui découle de ces fonctionnements de commandement [voir aussi SASSEN, 2006]. Dans cette vision, il faut que l'immobilier et les grands services urbains soient à la « hauteur » des fonctions rares à attirer. Ce phénomène est renforcé par la place croissante prise par l'industrie financière dans les projets urbains (banques, sociétés d'assurance, grands groupes financiers).

Mais les sociétés urbaines ne se localisent pas que dans les grandes métropoles, loin s'en faut. On oublie souvent que la croissance

urbaine la plus rapide est celle des petites villes [DENIS et ZÉRAH, 2017], surtout en Asie et en Afrique. Qui se soucie toutefois des villes petites et dans une certaine mesure des villes moyennes en Inde comme en France ? Les efforts des gouvernements centraux ou dotations des ONG et bailleurs de fonds internationaux y sont souvent bien plus modestes que dans les grandes villes ; la qualité des services urbains s'en ressent et les compétences des techniciens moins affirmées, (ce constat valable en Inde l'est aussi ailleurs [DE BERCEGOL et GOWDA, 2014]). Le mouvement des Gilets jaunes en 2018-2019 est le témoin de cet oubli de la France périphérique, entendue comme celle des zones rurales mais aussi des petites villes en décroissance, aux centres-bourgs désertifiés par la concurrence sauvage des grands centres commerciaux et l'appel des actifs vers les zones les plus dynamiques du territoire. Ce mouvement est d'une certaine façon précurseur d'un ressentiment actif des habitants des petites et moyennes villes et des territoires ruraux oubliés dans le rapport de plus en plus frontal avec des métropoles perçues comme dominantes, voire triomphantes. Les identités ne sont plus – ou plus seulement – tribales, claniques, communautaires, d'appartenance régionale mais largement structurées, de Gabès à Montluçon, par ce sentiment d'abandon matériel et symbolique des décideurs et du décalage croissant des espaces-temps entre les régions délaissées et les zones métropolitaines surinvesties d'investissement et de sens. En Tunisie, Gabès, symbole de la crise de l'extraction minière et d'une économie fondée sur des inégalités territoriales croissantes, a été au tournant de l'année 2011 le prélude de la révolution de Jasmin, et Montluçon, comme tant d'autres petites villes françaises, a perdu près de trois heures de temps de transport en train dans toutes les directions¹.

De nombreux médias mettent en scène la montée des villes et la domination des métropoles. Certains commencent à poser ce constat sur le plan politique, interrogeant ainsi le destin des citoyens à l'aune de la compétition interurbaine. Ainsi, le long-métrage *Alice et le maire* de Nicolas Pariser [2019] met en miroir la trépidante activité d'un *think tank* mandaté pour échauffer un plan Lyon 2050 dénué de fondement et le regard presque désabusé d'une jeune universitaire récemment embauchée qui remet finalement les citoyens et le rapport au politique au centre du questionnement, amenant le maire à abandonner ce projet immodeste.

1. Cécile Marin, « Amertume et résistance à Montluçon », *Le Monde diplomatique*, mai 2018.

Les questions posées ici peuvent paraître prospectives, mais notre conviction est que l'environnement socio-politique, économique et réglementaire des villes influe plus que jamais sur la condition urbaine et, partant, sur la façon de l'appréhender. Les sciences sociales, et notamment la sociologie, n'ont jamais été indifférentes aux défis sociétaux, mais elles doivent aussi se refonder par rapport aux agendas urbain, technologique et environnemental qui constituent des accélérateurs de mutation sociale et par ricochet impactent la vie quotidienne, les représentations, les façons d'agir.

Comment cette urbanisation du monde est-elle précisément reliée aux grandes questions de la sociologie urbaine et quel horizon dessine-t-elle pour les citoyens et les acteurs publics ? Ce chapitre aborde ces sujets complexes en revenant d'abord sur quelques fondamentaux des sciences sociales pour explorer l'entrée en ville et la résidence en les revisitant à travers les alertes mais aussi les regards de nos contemporains et interroger *in fine* la question lancinante des inégalités. Le fil rouge se porte sur les impermanences de la lecture par les « classiques » et leur nécessaire revisite par les recherches récentes qui proposent d'abord quelques pistes de lecture des phénomènes de métropolisation et d'urbanisation en les reliant aux propositions d'analyse en termes de globalisation. L'un des défis est précisément de continuer à mettre les citoyens au cœur de ces approches alors que les enjeux sont internationaux et semblent dépasser l'ensemble de protagonistes. Après ce premier point, un deuxième tente d'appréhender ces mutations rapides à travers la question migratoire. Si les migrants sont au cœur des premières recherches sur l'urbain, comment évaluer aujourd'hui leur impact dans la fabrication des villes et dans les politiques urbaines et redonner sens aux études urbaines sur ce sujet dont on cherchera à retirer la charge politique ? Enfin les deux derniers points mettent en miroir l'espace ou les espaces de la quotidienneté et les formes actuelles de gouvernance. De quelle façon la sphère décisionnelle parvient-elle à s'emparer des réalités urbaines mouvantes, à assumer la charge urbaine et environnementale mais aussi à dessiner les contours d'une nouvelle écologie démocratique en ville et qui semble – pour les décennies actuelles – inéluctablement calée voire colée sur les destins urbains ? Quelles sont les interférences entre les « fabriques de la métropole » et les formes de peuplement de la métropole, qu'il s'agisse de la mobilité résidentielle (changement de résidence) intra ou interurbaine, de la migration d'une zone rurale à la métropole, de la migration internationale et en quoi cela participe-t-il à la formation d'un être citoyen ?

L'urbanisation du monde : des processus de constitution complexes et pluriels

Dans un monde de plus en plus urbain, quelle est la pertinence de la notion de citoyens ou de citoyenneté, qui semble elle-même exclure les non-citoyens ? Si d'un côté les modes de vie d'une large majorité des habitants de la planète se sont urbanisés, on peut certes restreindre la catégorie de citoyens aux résidents des entités urbaines. Mais dans des univers de mobilité généralisée, faire l'ensemble de ses courses aux supermarchés et enseignes qui parsèment le territoire et balisent les quatre coins de la moindre ville rurale, en particulier en France, c'est déjà abandonner l'une des caractéristiques de la ruralité. Ces tendances au brouillage des catégories sont évidemment bien différentes selon l'éloignement des villes et la capacité à s'y rendre ou à accéder, pour des besoins commerciaux ou autres, au péri-urbain. La géographie est d'une grande utilité pour aider à comprendre que les Pays-Bas ou le Chili ne connaissent pas du tout les mêmes opportunités de points de contact avec la ville : dans le premier cas ils sont multiples en raison de la proximité des territoires, dans le second cas ils restent exceptionnels.

La métropolisation pose donc la question des limites, celles entre villes fermées et villes ouvertes¹. Et si la métropole définit quelque chose comme une taille ou un seuil (à partir d'1 million d'habitants pour CGLU²), ce sont avant tout les phénomènes d'urbanisation généralisée et de métropolisation qui nous intéressent ici. Les approches de ce phénomène planétaire tendent à être volontiers économiques (même s'il s'agit de réflexions rarement faites par des économistes) et géographiques. Il importe cependant de regarder ces entités complexes également par le prisme des logiques sociales.

La métropolisation caractérise en effet également la capacité à aller au-delà de ces limites en laissant des espaces ouverts non urbanisés, non coalescents, en favorisant par exemple un développement urbain en taches de léopard combinant éclatement spatial et fractionnement social dans les métropoles latino-américaines [LAUTIER, 2003]. Les formes urbaines doivent ici être pensées non comme un type morphologique mais comme des réalités co-fabriquées par les comportements des citoyens et des usagers de la ville ; car il ne faut pas oublier l'importance de ceux qui occupent la ville durant les heures de travail ou durant les périodes de migration touristique. Parce que la

1. Conférence Universcience, « L'urbanisation sans limites », 8 octobre 2020.

2. Cités et Gouvernements Locaux Unis.