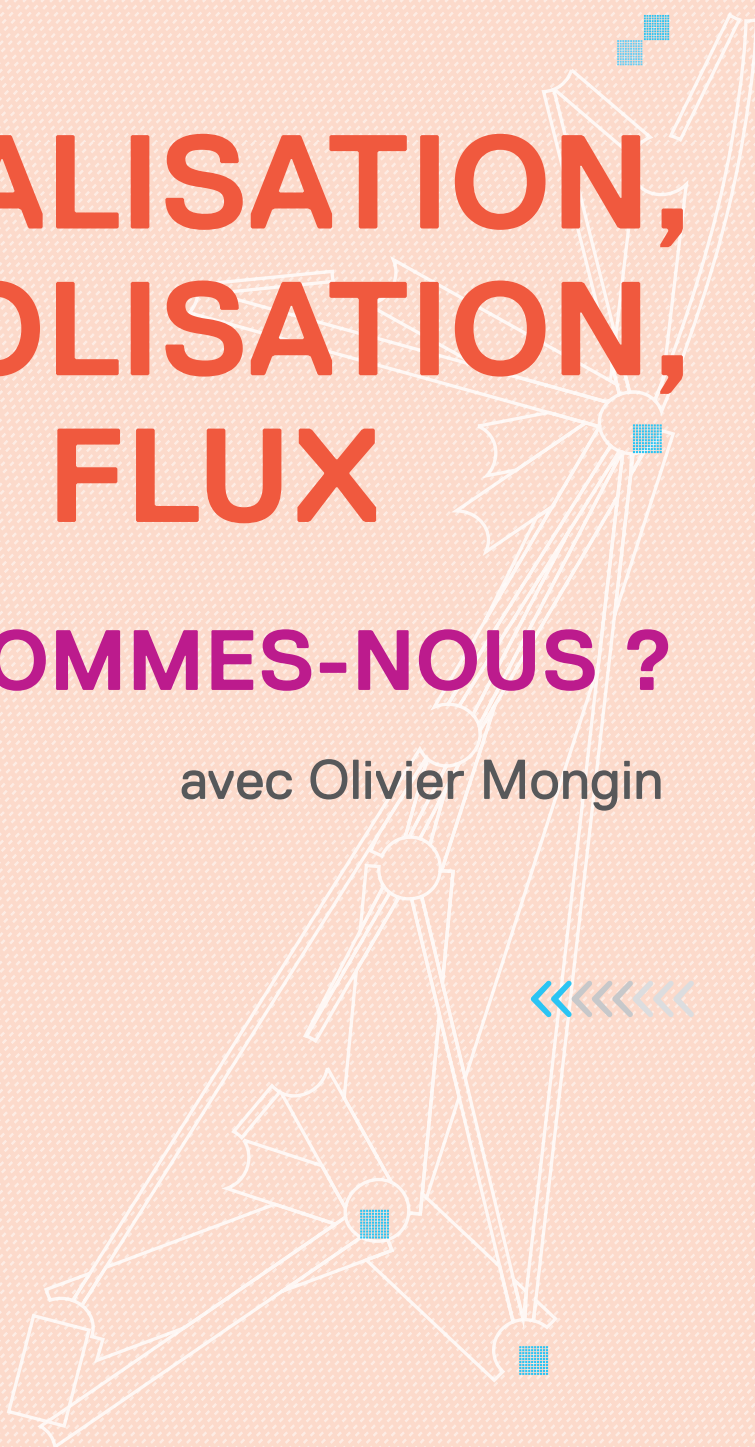


MONDIALISATION, MÉTROPOLISATION, FLUX



OÙ EN SOMMES-NOUS ?

avec Olivier Mongin



Sommaire

Quelles politiques de mobilités dans des territoires métropolisés ? - - - - - 3

Robert Herrmann, Président de l'ADEUS,
Président de l'Eurométropole de Strasbourg

Mondialisation, urbanisation, métropolisation - - - - - 4

Olivier Mongin, Editeur et Essayiste,
Directeur de la publication de la revue *Esprit*,
Co-animateur de la revue *Tous urbains*

CYCLE « LA MOBILITÉ AU CŒUR DU RENOUVEAU DES TERRITOIRES »

Traduction simultanée français/allemand

↳ **Mondialisation, métropolisation, flux :
où en sommes-nous ?** - 28 mai 2015 avec **Olivier Mongin**,
Editeur et Essayiste, Directeur de la publication de la revue *Esprit*
et co-animateur de la revue *Tous urbains*

↳ **La mobilité : vers de nouveaux modèles** - 16 juin 2015
avec **Jean-Pierre Orfeuill**, Professeur émérite des Universités,
Conseiller à l'Institut pour la ville en mouvement

↳ **L'avantage métropolitain** - 19 novembre 2015
avec **Ludovic Halbert**, Chargé de recherche au Laboratoire
Techniques, Territoires, Sociétés (LATTs), du CNRS et de l'Université
Paris-Est (Ecole des Ponts ParisTech/UPEMLV)

Les vidéos de ces conférences sont disponibles sur :
<http://www.adeus.org/productions?ty=les-videos-de-l-adeus>

Le mot du Président

Quelles politiques de mobilités dans des territoires métropolisés ?



Robert Herrmann

Président de l'ADEUS,
Président de l'Eurométropole
de Strasbourg

Le phénomène complexe qu'est la métropolisation est une tendance lourde en Europe et dans le monde. Je ne parle pas de métropole, mais de métropolisation, phénomène qui transgresse les périmètres institutionnels. Quelle est la nature des changements en cours ? Nous soupçonnons des évolutions telles qu'il nous faut changer de système de pensée.

L'Agence dit que l'Alsace est métropolisée, ce qui ne veut pas dire que c'est une grande ville, mais que les modes de vie dans nos villages sont devenus comparables à ceux de la ville, avec des aspirations des habitants proches, notamment en termes de services, de tranquillité, de mobilité. Ce lien métropolitain est fait d'apports réciproques, une toile de flux visibles, physiques, et d'autres invisibles et pourtant puissants, financiers, techniques, immatériels.

Quel rapport entre la recomposition des espaces par la métropolisation et nos politiques de mobilités ? Comment réinterroger nos besoins de contournement routier et de transport, d'organisation des stationnements, de logistique urbaine et régionale, par exemple, à l'aune des fonctionnements renouvelés du territoire qui accompagnent sa métropolisation ? Comment rendre cohérentes des politiques pensées à partir de nos communes et grandes collectivités, de la SNCF ou de nos SEM, fragmentées dans leurs cultures, leurs périmètres et leurs compétences ?

Nous démarrons cette réflexion avec l'aide d'un des penseurs de notre temps, Olivier Mongin, éditeur et essayiste, directeur de la publication de la revue *Esprit* et co-animateur de la revue *Tous urbains*. Il pense, écrit, publie. Il est l'auteur de

livres donnant à voir des changements structurels, avec par exemple « *Vers la troisième ville* », « *La condition urbaine. La ville à l'heure de la mondialisation* », « *La ville des flux. L'envers et l'endroit de la mondialisation urbaine* ».

Au-delà de sa renommée, je voudrais souligner deux aspects de sa pratique. La première est le goût de transmettre, celui de réfléchir collectivement. Derrière l'aventure *Esprit*, ou celle de *Tous Urbains*, ce sont des personnes qui s'appliquent, ensemble, à nourrir la société du recul que donne la pensée, je cite : « *par approches successives* ». C'est un engagement autant qu'un métier. La deuxième est une position politique, qui met en perspective cet engagement. Je cite encore la Revue *Esprit* : « *... une imagination transformatrice doit répondre à la peur de l'impuissance collective et redonner prise sur les événements. La démocratie n'est pas un jeu d'apparences, elle est un avenir, le seul où donner de la voix n'est pas une soupape dérisoire de l'impuissance.* »

Nous avons demandé à Olivier Mongin de bien vouloir nous éclairer, à partir de la richesse de son regard : quel rapport entre les phénomènes comme la mondialisation et ce qui se passe dans nos villes, dans nos villages ? Quelle est la nature de cette transformation de l'espace et du fonctionnement de nos sociétés, qu'on appelle la métropolisation ? Quelle position ou spécificité, s'il y en avait, de nos villes européennes ? Quel rôle pour les flux ? Qu'est devenue la question de la mobilité, quel est le cadre pour la penser ?

Mondialisation, urbanisation, métropolisation



Olivier Mongin

Editeur et Essayiste, Directeur
de la publication de la revue *Esprit*,
Co-animateur de la revue *Tous urbains*

La métropole a manifestement le vent en poupe, ce dont témoigne, sur le plan politique, la loi MAPAM du 27 janvier 2014 qui officialise en France des « constitutions métropolitaines ». Mais cela ne va pas sans ambiguïtés pour diverses raisons.

J'en vois au moins trois :

1. Tout d'abord, le terme lui-même renvoie à une idée de centralité, alors que la métropole (metro-polis en grec) est par définition multipolaire ou polycentrique. Et souvenons-nous que les grands sociologues de la ville industrielle européenne du début du XX^e siècle –Max Weber, Georg Simmel– évoquaient déjà la métropole, qui était pour eux le terme de référence.
2. Comme la métropole ne renvoie pas à un modèle unique sur les plans politique, économique, social, etc., les comparaisons sont fort délicates : comment mettre en parallèle des cas de figure urbains aussi hétérogènes que Johannesburg, Shanghai, Lyon, Sao Paulo et Strasbourg ? Et comment comparer, dans le cadre de l'hexagone, des ensembles comme Lyon (métropole autoconstituée) et Marseille (métropole sous tutelle de l'Etat), sans parler des métropoles autoproclamées qui peuvent aller d'une ville moyenne à un rassemblement d'intercommunalités ?
3. Par ailleurs, l'intérêt pour les métropoles est fort variable selon que l'on privilégie l'un ou l'autre des trois ressorts de toute agglomération, à savoir le type de gouvernement –dans la mesure où il y a gouvernementalité–, l'imaginaire –au sens où il n'y a pas de durabilité urbaine sans une histoire et une géographie qui assurent la durée–, et le projet urbain –qui oscille souvent entre la refonte de la cité industrielle fonctionnaliste et une cité virtuelle utopique qui se soustrait à une inscription territoriale.



De ces remarques initiales, nous pouvons tirer comme conséquence que la métropole (dans sa diversité) doit être distinguée en tant que telle, dans le cadre historique d'une dynamique de métropolisation qui est fort hétérogène. Venons-en maintenant aux trois temps de notre propos :

- La mondialisation urbaine est l'un des ressorts majeurs de la métropolisation entendue au sens large.
- *De facto*, la métropolisation va de pair avec une multiplicité de scénarios urbains.
- Dans un troisième temps, nous nous interrogerons sur ce que représente « *l'avantage métropolitain* », alors même qu'en France la métropole est (un peu vite) critiquée comme étant le territoire qui capte la richesse par rapport aux autres territoires et contribue donc à creuser les inégalités.

LA LOI MAPAM

Premier volet de la réforme de la décentralisation, la Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles compte trois grands titres :

1. Elle rétablit la **clause de compétence générale** des Départements et des Régions et introduit la notion de « collectivité territoriale chef de file », avec des missions attribuées à chaque échelon :
 - aux Régions, l'aménagement et le développement durable du territoire, la protection de la biodiversité, le climat, la qualité de l'air et l'énergie, le développement économique, le soutien de l'innovation pour les régions ;
 - aux Départements, l'action sociale, le développement social et la contribution à la résorption de la précarité énergétique, l'autonomie des personnes, la solidarité des territoires pour le département ;
 - aux communes, la mobilité durable, l'organisation des services publics de proximité, l'aménagement de l'espace et le développement local.
2. Elle achève la **carte intercommunale**.
3. Elle crée un **nouveau statut de métropole**.

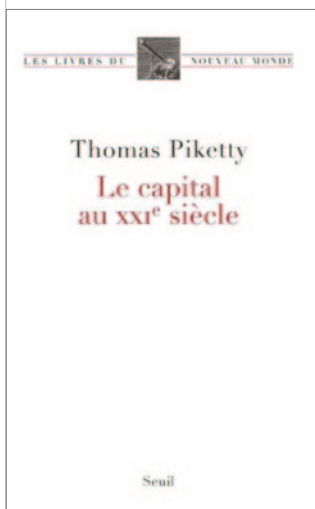
De la mondialisation urbaine

La mondialisation n'est pas réductible à sa dimension économique

Parler de mondialisation urbaine n'est pas innocent, cela a pour but de rappeler que la mondialisation urbaine ne se réduit pas à sa seule dimension économique. Pour mémoire : premièrement, la crise des subprimes, à l'origine de la crise économique mondiale de 2007/2008, concernait initialement les crédits accordés aux Etats-Unis dans le but d'accéder à un logement ; deuxièmement, les inégalités patrimoniales que le livre de Thomas Piketty a mises en avant (*Le capital au XXI^e siècle*, Seuil, 2014) sont avant tout relatives au foncier et à l'immobilier. Qu'est-ce à dire ? À l'échelle mondiale, d'Istanbul à Paris et de Shanghai à Nairobi, la question est de savoir, dans des conditions fortement contrastées bien entendu, comment les générations futures pourront se loger dans des conditions décentes et accessibles ?

Si certains (Michel Lussault dans *l'Avènement du monde*, Seuil, 2013) associent à juste titre (selon moi) mondialisation et urbanisation, il est manifeste que la mondialisation contemporaine (la troisième sur le plan historique en Europe après les grandes découvertes de la Renaissance et la Révolution industrielle) doit se décliner au pluriel et ne pas se réduire à une approche strictement économique. Sans pouvoir nous y attarder, la mondialisation contemporaine est effectivement indissociable de plusieurs facteurs plus ou moins corrélés :

- * La métamorphose du rôle de l'Etat, qui perd le pouvoir sur le plan économique et en gagne sur celui des missions régaliennes, à commencer par la police, l'armée et le contrôle des flux migratoires ;
- * Une acculturation complexe qui a tendance à durcir les identités et à produire des demandes religieuses inédites (voir Olivier Roy, *La sainte ignorance*, Seuil) ;
- * Une dynamique touristique liée aux flux de consommateurs issus des pays émergents ;
- * Et surtout la Révolution numérique, qui est à l'origine d'une mutation anthropologique dont on est loin de saisir toutes les conséquences. Dans le cas de la rupture technique (passage de la société industrielle à l'univers numérique qui ne fait pas disparaître le précédent), il est essentiel de comprendre que ce qui se passe dans l'univers immatériel du numérique (la mobilité virtuelle) se passe analogiquement dans la réalité physique et matérielle. De cela, il découle que la connexion et l'accès sont des facteurs décisifs sur le plan de l'urbanisme, mais aussi que l'entrée dans un univers de flux qui est maritime associe des navigateurs et des internautes (voir infra sur le maritime).





PORT DE BARCELONE - source : Pixabay

Les ressorts de la mondialisation urbaine

Passer en revue ces ressorts de la mondialisation exige préalablement de bien saisir deux phénomènes :

- * Nos schémas de compréhension et d'analyse sont inversés dans le cadre de la mondialisation urbaine : le schéma ascendant qui nous a fait passer du local au global a perdu de sa pertinence. Dans le cadre territorial français, cela correspond au glissement de la commune au département, à la région, à l'Etat et au monde global –qui serait un niveau supérieur, alors que la globalisation n'est pas un niveau mais un ensemble liquide, un web, un filet dans lequel on est pris ;
- * Nous ne sommes pas des localistes confrontés à des flux extérieurs. Si Venise était à la Renaissance un port qui voyageait « dans un réseau de villes et de ports », aujourd'hui le port de Tanger est « un port en réseau dans un réseau de ports et de villes ». C'est-à-dire qu'il y a une pression des flux de tous ordres (immatériels et matériels, financiers, économiques, migratoires, culturels, informationnels, de transports, d'échanges artistiques) qui sont à l'origine d'une reconfiguration de territoires. S'il y a une « dé-territorialisation », celle-ci « re-territorialise » : le local n'est pas en deshérence car il est reconfiguré par le global et ses flux.

Cela dit, les ressorts majeurs de la mondialisation urbaine peuvent être précisés : les flux migratoires

qui ne sont pas que des événements à la marge, comme le montre le lot quotidien de tragédies où l'Europe du sud-est devenue un passage obligé. La vitesse de l'urbanisation urbaine (pour mémoire, au début du XX^e siècle, 7 % de la population mondiale était urbanisée, alors que nous allons arriver à 70 % dans la décennie à venir) ; l'urbanisation n'est pas liée uniquement à la construction, car elle est la conséquence de ce que l'on nomme « l'urbain diffus » ou « l'urbain généralisé » (Thierry Paquot, Françoise Choay, Augustin Berque), ce qui signifie que la Terre est « finie » et que les effets de l'urbanisation, c'est-à-dire de la diffusion et de la généralisation des mœurs urbaines, se font sentir dans toute espèce de territoire – c'est pourquoi on parle de déforestation et de désertification ; l'urbanisation correspond à un univers liquide au sens où l'univers marin joue un rôle majeur : plus de 90 % du fret mondial est lié à la vitesse par bateau (ce qui signifie que la vitesse la plus efficace n'est pas la plus rapide, le slogan est « flux tendu/stock zéro »). Par ailleurs, plus de 70 % de la population vit à moins de cent kilomètres des côtes (constitution de duopoles port/ville de l'intérieur en Chine et au Brésil) ; la place de l'informel et de l'illégal est décisive ; enfin, la connectivité est la plaque tournante de la mondialisation urbaine, ce qui explique la place majeure des « hyperlieux » qui sont de natures diverses (aéroports, marinas, centres commerciaux –shopping malls–, parcs d'attractions, clubs de loisirs ou de sports...).





MONDIALISATION, MÉTROPOLISATION, FLUX : OÙ EN SOMMES-NOUS ?

Les scénarios métropolitains

Comme ceux-ci sont divers, il est difficile de souscrire aux analyses qui ne retiennent que les scénarios du chaos (l'anarchie) ou celui de l'homogénéisation, ou bien ceux qui ne connaissent que la « mégapole instable » ou la « ville d'exception » (du type de la ville globalisée repliée sur elle-même, version Singapour ou Cités-Etats du Golfe)

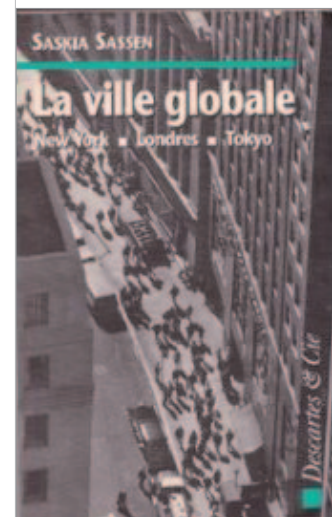
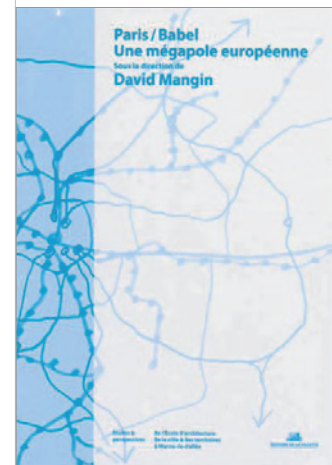
Parler de métropolisation, comme le suggère la DATAR¹ dans un rapport récent piloté par Michel Lussault, exige donc d'osciller entre le scénario de la mégapole plus ou moins catastrophique et celui de la ville d'exception. La mégapole (terme qui renvoie à des territoires de plus de dix millions d'habitants, c'est pourquoi David Mangin le retient comme titre dans son ouvrage sur le Grand Paris intitulé *Paris/Babel*) exprime selon les cas de figure :

- Soit un mouvement de montée vers les territoires urbanisés (voir Doug Saunders), ce qui concerne la plupart des pays non occidentaux où l'on assiste à la dernière vague migratoire du rural vers l'urbain (c'est le cas de l'Asie du sud-est et l'Afrique, alors que la croissance de la population est endogène dans les mégapoles sud-américaines) ;
- Soit un triple mouvement dans le cas des villes américaines et européennes : passage de la ville à la campagne, sortie de la ville vers le périurbain, constitution d'une « ville dans la ville » qui peut correspondre au scénario de la ville d'exception.

Face à la mégapole qui s'étend et se dépie (je parle pour ma part de « ville-pieuvre » dans le cas de Sao Paulo ou de « ville nomade » dans le cas de villes américaines attirées par le périurbain), « la ville d'exception » tend, de son côté, à se contracter et à se replier sur elle-même. C'est pourquoi elle correspond à un modèle insulaire dont les exemples les plus connus sont Singapour (premier port porte-containers au monde) ou Dubaï (premier aéroport mondial en moins d'une décennie).

Mais la « ville d'exception » épouse des formes multiples sur lesquelles il faudrait s'attarder : « la ville globale », pour reprendre l'expression de la sociologue américaine Saskia Sassen, les technopoles, les clusters, et elle privilégie des hubs de tous ordres (pour rappel : les aéroports, les marinas, les *shopping malls*, les clubs fermés, les parcs d'attractions...). Elle peut également mettre en avant les critères de la « ville créative » de Richard Florida – qui sont loin d'être respectés, par exemple, dans les Emirats – dont les fameux trois T renvoient à la Technologie (nombre de brevets), au Talent (nombre de diplômés) et à la Tolérance (cosmopolitisme, respect des minorités, présence d'une population bohème/artiste).

À défaut de passer en revue tous les scénarios de la ville illimitée et de la ville d'exception (voir Olivier Mongin, *La ville des flux*, pp. 28-41), l'essentiel est de comprendre que tous ces scénarios impliquent une « décontextualisation », une coupure vis-à-vis du « site » et de l'environnement proche que la métropole a justement pour tâche de dépasser.

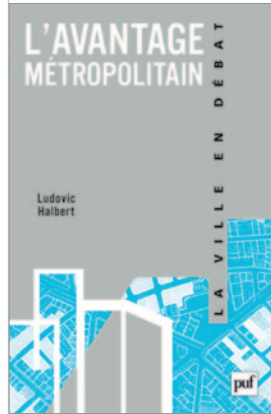


1. DATAR : Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale. En 2014, la DATAR a rejoint le CGET, Commissariat général à l'égalité des territoires.





Mais avant d'en venir à une prise en considération de « l'avantage métropolitain » (pour reprendre le titre du livre de Ludovic Halbert), il est important de saisir la rupture induite par les « pratiques métropolitaines » qui renvoient à une « ville mobile », et qui rompt avec la représentation fonctionnaliste de l'urbanisation qui a accompagné l'urbanisme industriel du XIX^e et du XX^e siècle. En effet, alors que l'urbanisme industriel distingue toutes les fonctions (logements, loisirs, transports, travail) et rapporte la mobilité à une fonction parmi d'autres, toutes les fonctions d'hier sont aujourd'hui marquées du sceau de la mobilité : on change « naturellement » de logement à l'époque du « démariage » et des familles recomposées, on se déplace pour les loisirs, on pratique la flexibilité dans le travail et les transports sont à multiples vitesses. Il s'agit d'imaginer en conséquence des modes de gouvernement de la ville mobile qui renvoient à une sociologie d'un type inédit, susceptible de distinguer entre citoyens, habitants et usagers (voir Philippe Estèbe, *Gouverner la ville mobile*, p. 17).



« ON PRATIQUE LA FLEXIBILITÉ DANS LE TRAVAIL ET LES TRANSPORTS
SONT À MULTIPLES VITESSES »



L'avantage métropolitain

Si « l'avantage métropolitain » doit être à l'origine d'un rééquilibrage entre l'illimitation de la mégapole et le repli sur elle-même de la ville d'exception, elle est nécessairement « multidimensionnelle » et épouse une triple dimension économique, sociale et culturelle.

La dimension économique ou l'effet de traîne

Si « l'effet de taille » doit être nécessairement pris en compte, l'économiste Ludovic Halbert souligne que celui-ci doit s'accompagner d'un « effet de longue traîne ». De fait, comme la « grande taille » contribue à « des effets multiplicateurs insoupçonnés dépassant le potentiel attribué classiquement à la ville au sens générique du terme, la métropolisation contribue à la formation d'un stock de ressources suffisamment important pour réduire les risques de tarissement des ressources ». À cela s'ajoute « l'effet de longue traîne », une expression qui renvoie à un exemple emprunté à l'univers numérique (Amazon), qui a plusieurs effets multiplicateurs (effet de variété, effet de spécificité, effet de sophistication). Ces effets cumulés de la taille et de la traîne se démarquent du fonctionnement de la « ville d'exception », qui repose à la fois sur la mise en avant d'un effet de sélectivité et sur la concentration d'activités économiques à forte valeur ajoutée. A la conjonction de ces deux effets (taille et longue traîne) et de la connectivité, la métropole a comme résultat un écosystème « intégré et ouvert ».

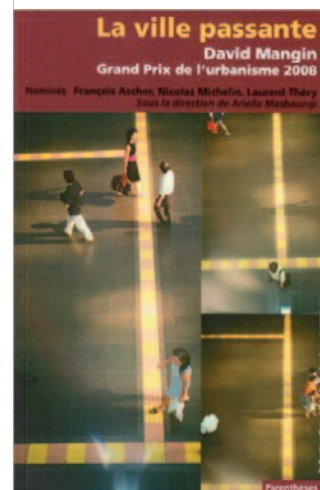
La dimension sociale

Cette dimension économique qui, livrée à elle-même, peut produire des inégalités et de l'instabilité, ne peut être dissociée d'une recherche « politique » de stabilité, qui exige que la ville ne soit pas soumise à des violences endogènes qui pourraient en retour pousser des entreprises à ne

pas s'y installer. Dans ces conditions, la métropole doit se prémunir contre les risques de fragmentation et de séparation, qui sont le lot de la ville d'exception comme de la mégapole. Ce qui exige que la métropole valorise un urbanisme à multiples échelles –multiscalaire– et respecte ce que David Mangin appelle la « ville passante » (la capacité de passer d'une vitesse à l'autre, d'un rythme à l'autre, et de ne pas favoriser seulement deux vitesses : la vitesse interconnectée des hubs et la vitesse piétonnière). A cela doit s'ajouter la dimension cosmopolite déjà évoquée.

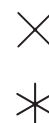
La dimension culturelle

Comme celle-ci renvoie de prime abord aux ressorts identitaires des populations, elle doit s'accompagner d'une dimension identitaire de la métropole qui passe par un récit susceptible d'agréger une diversité et d'échapper aux pentes communautaristes. Mais la dimension culturelle passe aussi par la prise en compte de la durabilité (inséparable des valeurs urbaines), ce que souligne bien Pierre Veltz (qui dirige le pôle d'excellence de Paris/Saclay). Selon lui, « la contradiction se creuse entre l'accélération des rythmes de l'économie et les exigences de lenteur et de mémoire, qui sont celles de la compétence comme celle de la solidarité. » Ceci engage entre autres les universités, les espaces de savoir, les bibliothèques, les musées, mais aussi tous les espaces publics qui sont autant d'espaces « de mise en relation ». Indissociable de la dimension identitaire, la métropole doit valoriser un site, une géographie et une histoire, bref un site et un contexte. Le contexte, délaissé dans le cas des mégapoles et des villes d'exception, doit prendre en conséquence le dessus sur le programme : aujourd'hui, nombre de paysagistes ont pour mot d'ordre : « le site précède le programme ». Observer l'évolution de métropoles vigoureuses comme Vancouver et Seattle permet de comprendre ce qui distingue l'esprit des métropoles de celui des mégapoles et des villes d'exception au caractère insulaire.



La tâche de la métropole est de civiliser les flux

On l'aura compris, la métropole, qui est aujourd'hui « mise à toutes les sauces » (et ne se résume pas à la constitution par l'Etat de métropoles *ad hoc*), est une forme de territoire qui a d'abord pour rôle de répondre à des défis contemporains liés à la mondialisation (entendue dans un sens large) qui sont à la fois économiques, sociaux et culturels. Pour relier nos interrogations sur la métropole à celles qui portent sur la mondialisation en cours, nous reprendrons à notre compte les formules de l'urbaniste italien Alberto Magnaghi : face à une mondialisation « par le haut » qui dé-territorialise, face à l'idéologie du local qui croit pouvoir s'extraire du global, il faut préconiser une mondialisation par le bas susceptible de ré-insuffler de la justice et de la stabilité dans les territoires. C'est dire qu'il ne s'agit pas de se soustraire aux flux, mais de les civiliser. Telle est la tâche de la métropole, nous semble-t-il.



BIBLIOGRAPHIE

Olivier MONGIN, Directeur de publication de la revue *Esprit*, co-animateur de la revue *Tous urbains*, Vice-Président du Syndicat de la presse culturelle et scientifique, a publié sur ce thème :

La ville des flux, l'envers et l'endroit de la mondialisation urbaine, Fayard, 2013

La condition urbaine. La ville à l'heure de la mondialisation, Points Poche, 2005

Vers la troisième ville ? Préface de Christian de Portzamparc, Hachette, 1995

AUTRES RÉFÉRENCES :

Michel Lussault, **L'Homme spatial**, Seuil, 2007
et **L'avènement du monde**, Seuil, 2013

David Mangin, **Paris-Babel, une mégapole européenne**, Editions de la Villette, 2013

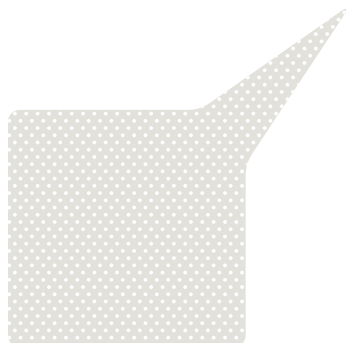
Thomas Piketti, **Le capital au XXI^e siècle**, Seuil, 2013

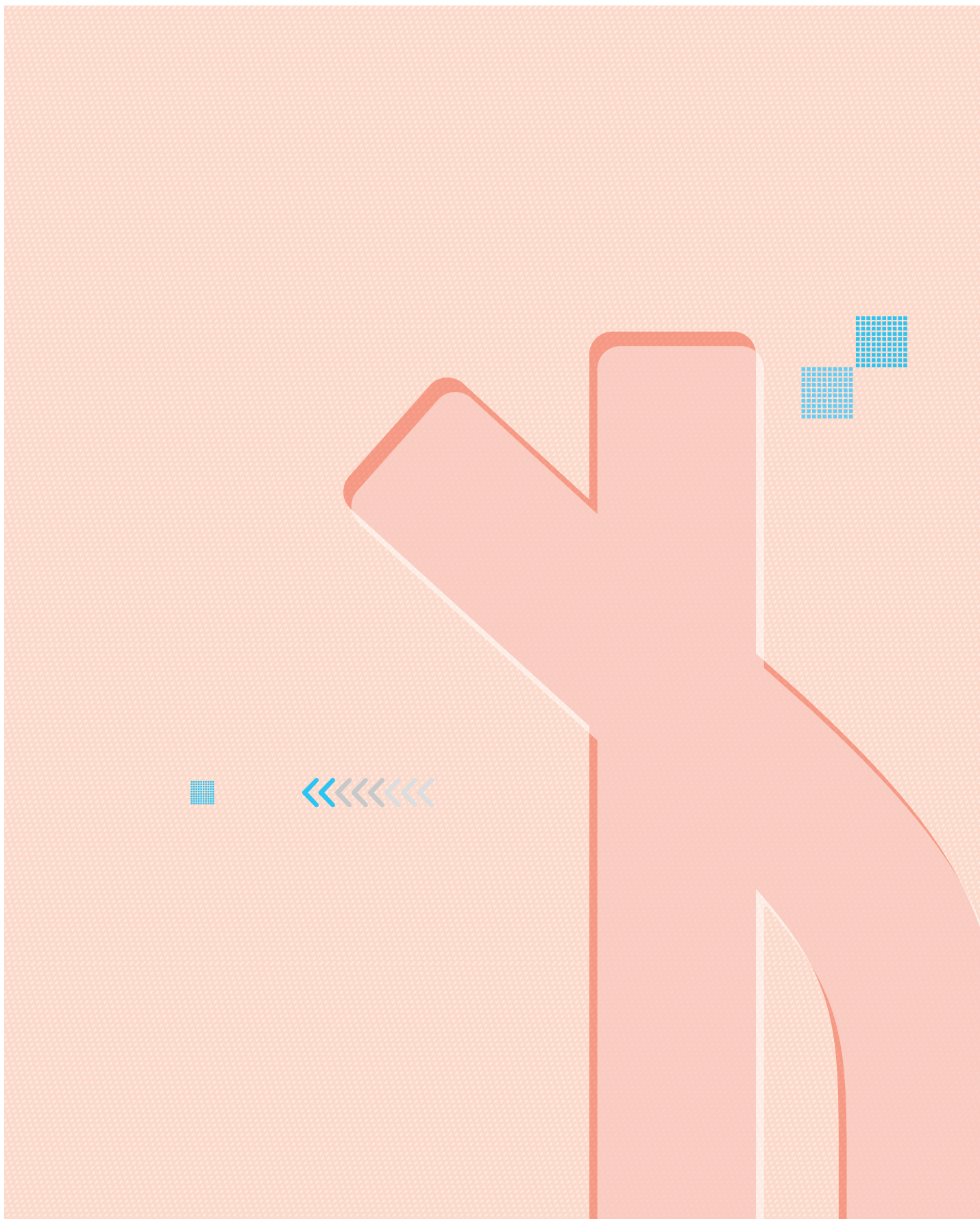
Ludovic Halbert, **L'avantage métropolitain**, PUF, 2010

Philippe Estèbe, **Gouverner la ville mobile**, PUF, 2008

David Mangin, **La ville passante**, Parenthèses, 2008

Saskia Sassen, **La ville globale**, Descartes & Cie, 1996





L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale**
Validation : **Yves Gendron, Directeur général adjoint**
Responsable conférences : **Cathie Allmendinger**
Équipe projet : **Cathie Allmendinger** (chef de projet),
Jean Isenmann, Estelle Meyer, Sophie Monnin,
Pierre Reibel, Maryline Roussette
N° projet : **PTP 2015 - 1.5.1.2** - Photos : **Jean Isenmann**
Mise en page : **Sophie Monnin**
© ADEUS - Novembre 2015 - N° Issn : 2112-4167
Les publications et les actualités de l'urbanisme sont
consultables sur le site de l'ADEUS www.adeus.org