



DOSSIER

Société
Les villes globales en état de guerre

Des « villes-mondes », nous serions passés aux « villes globales » interconnectées dans un flux continu. À l'heure où plus de la moitié de la population mondiale vit dans des villes, la géostratégie s'en trouve bouleversée et met en tension l'exigence démocratique face à de multiples défis : contrôle sécuritaire, bulle immobilière, menaces contre l'environnement, explosion des inégalités. Dossier réalisé par Marc Endeweld

Au Moyen-Âge, les meurtrières permettaient aux soldats qui défendaient les villes de lancer non seulement des flèches, mais aussi de voir, sans se découvrir, les préparatifs des assiégeants. En ce début de XXI^e siècle, alors que les murs de sécurité se multiplient un peu partout dans les mégapoles mondiales, les meurtrières ont laissé la place à tout un tas d'outils ultra-sophistiqués de surveillance : caméras « intelligentes », drones, portiques de sécurité, badges biométriques... Avec un objectif : voir sans être vu, supprimer tout « angle mort » dans l'espace urbain.

Face aux « menaces terroristes » que les autorités aiment si souvent rappeler aux citoyens, les villes globales sont progressivement entrées « en état de guerre » comme l'avait admis en 2008 un des responsables chinois chargés de la sécurité aux Jeux olympiques. Mais cette surveillance généralisée n'est pas propre aux grands événements. C'est un mouvement mondial qui touche toutes les mégapoles, qu'elles soient situées dans des pays démocratiques ou autoritaires. Paris a ses patrouilles de soldats équipés de famas⁽¹⁾, et Londres jouit du record mondial de caméras.

Désormais, d'innombrables dispositifs de surveillance sont intégrés aux réalisations urbanistiques et architecturales dès leur conception. Importé des États-Unis, le concept

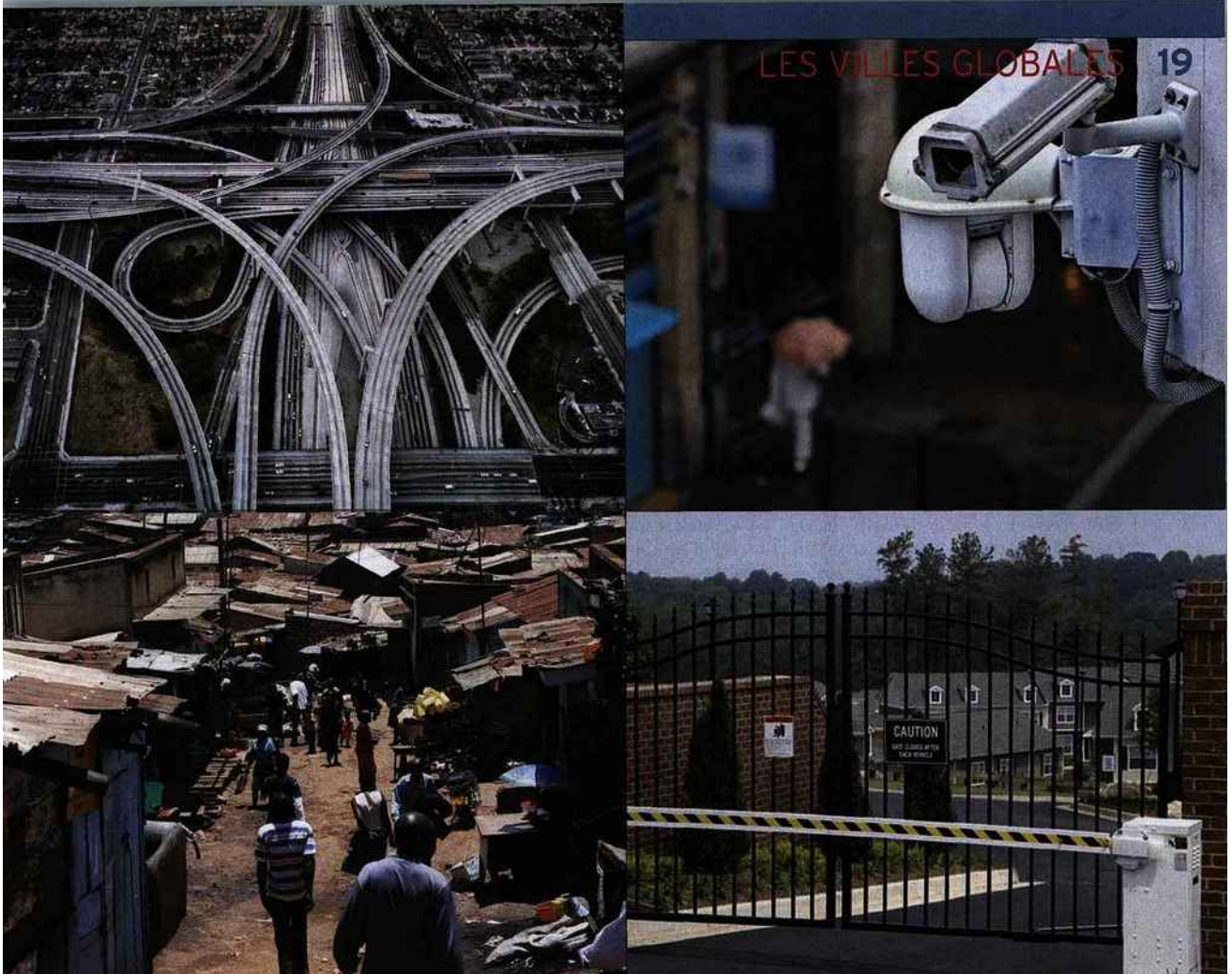
de « *defensible space* » (« espace défendable ») a pris le nom en France « *d'architecture de prévention situationnelle* ». Une loi sur le sujet a même été votée le 3 août 2007. Objectif affiché : aménager les lieux pour prévenir le crime. Les résidences fermées se multiplient (les « *gated communities* » comme les appellent les Américains); on installe des bornes anti-voitures-béliers, des bancs anti-clochards, de la

« *végétalisation dissuasive* » comme les buissons piquants le long des façades; on dispose les immeubles de manière à permettre une « *surveillance naturelle* » de la part des passants et des riverains. Autant dire que chacun se transforme en concierge, dans ces espaces urbains de plus en plus déshumanisés. Aujourd'hui tout se trouble, murs en béton et murs électroniques se confondent, et des films comme *La Zona* (Rodrigo Pla, 2008) consacré à un quartier fermé de Mexico, et *Redacted* de Brian de Palma (2008) sur les opérations de sécurité de l'armée américaine à Bagdad s'entrechoquent étrangement dans nos esprits. « *Le maintien de l'ordre agressif et militarisé dans les manifestations et les mobilisations sociales à Londres, Toronto, Paris et New York a désormais recours aux mêmes « armes non létales » que l'armée israélienne à Gaza ou à Jérine*, constate le géographe britannique Stephen Graham. *La construction de « zones de sécurité » autour des cœurs stratégiques de la finance et du pouvoir politique de Londres et New York s'appuie directement sur l'importation des techniques utilisées dans les bases militaires à l'étranger et dans les « green zone » (quartier international de Bagdad, entouré de murs anti-explosions et de barbelés, ndlr) ».*

Dans l'essai politique *L'insurrection qui vient*, les membres du « comité invisible » remarquaient d'ailleurs : « *La ville, pour les militaires, fut longtemps un endroit à éviter, voire à assiéger; la métropole, elle,*

À lire

- La globalisation. Une sociologie*, Saskia Sassen, Gallimard 2009, 341 p., 23 €
- Villes sous contrôle. La militarisation de l'espace urbain*, Stephen Graham, La Découverte, 2012, 277 p., 22 €
- L'insurrection qui vient*, Comité Invisible, La Fabrique, 2007, 125 p., 7 €
- Gouverner la ville mobile*, Philippe Estèbe, Puf, 2008, 74 p., 8 €
- Le stade Dubaï du capitalisme*, Mike Davis, Les Prairies ordinaires, 2007, 87 p., 8 €
- Le capitalisme contre le droit à la ville. Néolibéralisme, urbanisation, résistances*, David Harvey, Éd. Amsterdam, 2011, 93 p., 7,50 €
- Paris, capitale de la modernité*, David Harvey, Les Prairies ordinaires, 2012, 529 p., 32 €



Photos DR

est tout à fait compatible avec la guerre. » « Guerre urbaine », « sécurité intérieure », les expressions ne manquent pas pour qualifier cette lutte constante contre les « ennemis de l'intérieur ». Ces populations qui s'entassent dans d'immenses bidonvilles dans les villes du Sud, ou dans des banlieues toujours plus isolées dans les villes du Nord. Dans notre monde global, tout est centre, tout est périphérie. Les frontières traditionnelles s'effacent au profit des réseaux de transport et de communication.

Pour la sociologue américaine Saskia Sassen, c'est bien ce qui caractérise les « villes globales » : leur intégration à de multiples réseaux, aux flux continuels d'informations et d'échanges d'actions ou de marchandises. En réalité, la matrice du capitalisme financier se développe à partir de ce réseau urbain. « *La puissance d'une cité se mesure désormais à la variété et au nombre de ses connexions* », note-t-elle. Ainsi, à rebours des images habituelles sur la dé-territorialisation des activités éco-

nomiques – et notamment des entreprises transnationales – Saskia Sassen tient à rappeler que « *bon nombre des ressources nécessaires aux activités économiques globales ne sont pas hypermobiles mais au contraire profondément implantées dans des lieux comme les villes globales et zones de traitement des exportations* ».

« Une des solutions serait la résurgence des villes-États. »

Là encore, les membres du « comité invisible » ne se sont pas trompés en faisant des réseaux de mobilité entre grandes métropoles leur cible favorite : « *À chaque réseau ses points faibles, ses nœuds qu'il faut défaire pour que la circulation s'arrête, pour que la toile implose [...]. Le premier geste pour que quelque chose puisse surgir au milieu de la métropole, pour que souvent d'autres possibles, c'est d'arrêter son perpetuum mobile.* » Dans son dernier film, *Cosmopolis*, le cinéaste David Cronenberg tentait ainsi de décrire cette tension entre mobilité et urbanité. On y voyait en effet un riche capitaliste a-socialisé, « déterritorialisé », se mouvant avec difficulté dans

les rues de New York, jusqu'à se trouver confronté à des manifestations anarchistes.

Face aux inégalités croissantes, les riches préfèrent ainsi s'enfermer dans des archipels fortifiés, créant une ville totalement fragmentée et bunkérisée. « *La logique spatiale du néolibéralisme remet en vigueur les schémas coloniaux les plus extrêmes : ségrégation résidentielle et consommation réservée à telle ou telle catégorie de la société*, souligne l'urbaniste Mike Davis. Partout, les riches s'enferment dans des enceintes somptueuses. [...] Pendant ce temps, les plus pauvres – criminalisés et diabolisés – se tiennent de l'autre côté de la barrière. » Un néo-apartheid économique revisité là encore au cinéma par Neill Blomkamp dans *District 9*, un film de science-fiction où une colonie d'extra-terrestres est parquée dans la banlieue de Johannesburg.

En fait, l'urbanisation joue un rôle crucial dans l'absorption des surplus de capital, et ce, sur des échelles géographiques toujours plus larges : « *Le bidonville global entre en collision avec le chantier de construc-*

tion global », note l'anthropologue David Harvey, reconnu comme celui qui a intégré la dimension géographique à l'analyse marxiste du capitalisme. Et ce processus urbain est donc devenu mondial.

Aujourd'hui, la population urbaine représente 50,5 % de la population mondiale. Les spécialistes évoquent des chiffres atteignant 80 % à moyen terme. En Chine, la population urbaine a dépassé celle des campagnes pour la première fois, du fait de l'exode rural. Au point que le centre de gravité urbain mondial devrait se déplacer ces quinze prochaines années vers le Sud, et surtout vers l'Est. D'ici 2025, on devrait ainsi compter un milliard d'urbains en Chine, et plus de 220 villes excédant un million d'habitants.

Les records deviennent la norme : 37,7 millions d'habitants pour la seule conurbation de Tokyo, 23,3 millions à Mexico, 22,7

à Séoul, 22,2 à New York, 22 à Bombay, 20,8 à Sao Paulo... La croissance de toutes ces villes globales se fait à un rythme de plus en plus rapide. Paris a mis cent ans pour passer de 500 000 à 5 millions d'habitants. Lagos, seulement quarante ans. Ce développement urbain transnational met en question les cadres démocratiques existants. Car comme le rappelle le sociologue et géographe Philippe Estèbe, « un gouvernement, par définition, est territorial, inscrit dans des limites précises, qui ancrent sa juridiction au sol ». Or, dans cette ville mobile, on assiste à la dissociation entre citoyens, habitants, et usagers de la ville. Une des solutions, selon lui, serait la création de gouvernements urbains, la résurgence de villes-États : « Le gouvernement intégré métropolitain peut être considéré comme une machine gouvernementale destinée à neutraliser les effets politiques de la mobilité des personnes

et des entreprises, et à en minimiser les effets inégalitaires dans les territoires. » Un mouvement comme Occupy Wall Street montre que la territorialisation des luttes est devenue stratégique pour reprendre le contrôle démocratique de ces villes globales. David Harvey en appelle ainsi à un « droit à la ville » et au développement de mouvements sociaux qui prennent réellement en compte la question urbaine : « Les syndicats devraient penser en termes d'organisation de la ville plutôt que de simplement organiser les lieux de travail (ou les industries). Et l'organisation des villes n'est possible que si les syndicats travaillent avec des alliés dans les quartiers métropolitains. » N'en déplaise à Jean-Luc Mélenchon, la restauration de la figure de « l'ouvrier » ne suffira pas à impulser une dynamique de transformation sociale à l'ère des villes globales. ■

(1) Fusil d'assaut équipant l'armée française.

Urbanisme Où est passé le « Grand Paris » ?

Nicolas Sarkozy rêvait de mettre en place un « Grand Paris ». Alors que la construction d'un super-métro en banlieue parisienne doit concrétiser cette idée, le projet métropolitain semble marquer le pas... Avant d'être relancé ?

Cela devait être l'un des axes forts du quinquennat de Nicolas Sarkozy. Dès le 26 juin 2007, l'ancien président de la République évoquait lors d'un discours à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle, l'idée d'instaurer une communauté urbaine du « Grand Paris » afin de répondre aux enjeux économiques et politiques de la globalisation. « La question est simple : veut-on que Paris joue dans les vingt ans qui viennent en première ou en deuxième division des métropoles mondiales ? », déclarait-il alors.

Cinq ans plus tard, son successeur, François Hollande déclarait à l'Hôtel de Ville de Paris, le jour de son investiture le 15 mai : « Je prends un engagement, celui de créer les conditions nécessaires à l'émergence d'une métropole parisienne capable d'affronter, à l'échelle pertinente, tous les défis qui se présentent à elle. » Lors de la campagne, il avait d'ailleurs expliqué à ce sujet : « On ne balaie pas d'un revers de main les travaux et l'énergie consacrés depuis quelques années sous prétexte d'une nouvelle élection présidentielle. »

Las, depuis le mois de mai, force est de constater l'absence d'un pilotage clair de la part du gouvernement sur le « Grand

Paris ». Officiellement, la ministre en charge du dossier est l'écologiste Cécile Duflot, ministre du Logement. Mais, en « off », plusieurs de nos interlocuteurs soulignent que Matignon et l'Élysée sont en réalité en première ligne... Sans pour autant prendre de décisions jusqu'à présent. Ainsi, le 7 juin dernier, lors d'une visite dans le RER B, le Premier ministre Jean-Marc Ayrault avait lâché aux journalistes qu'il prendrait personnellement en main le dossier du « Grand Paris ». En conseil des ministres, le chef du gouvernement aurait même lâché que l'action de Cécile Duflot « ne serait pas jugée sur le Grand Paris ».

Ce qui n'a pas empêché la ministre de déclarer fin juin que « le Grand Paris n'aurait pas de sens s'il se construisait pour ses concurrents plutôt que pour ses habitants. Le Grand Paris ne sera pas Dubai-sur-Seine ». Précisant qu'« avant », « la question prioritaire était la compétition entre métropoles », et ajoutant que cette posture des débuts du Grand Paris – « vision de certains de [ses] prédécesseurs » – n'était « plus d'actualité ». Et ce,

alors même qu'Arnaud Montebourg est chargé du « redressement productif » du pays. Le débat sur la métropole parisienne avait pourtant trouvé son origine il y a une dizaine d'années dans le constat d'une « panne de croissance » de l'Île-de-France, comme le soulignait l'économiste Laurent Davezies. Selon une étude de pôle emploi portant sur la période 1999-2009, l'emploi salarié en Île-de-France n'a crû que de 7,6 % (289 000 emplois en dix ans) contre 10,1 % dans les autres régions.

« Veut-on que Paris joue, dans les vingt ans qui viennent, en première ou en deuxième division des métropoles mondiales ? »

Autre constat depuis 2007 : le sous-investissement public dans les transports collectifs après les périodes fastes du RER, alors même que les

trajets de banlieue à banlieue sont en progression constante dans la métropole parisienne. C'est d'ailleurs l'axe que Nicolas Sarkozy privilégia finalement pour concrétiser son idée du « Grand Paris », après avoir rapidement abandonné le terrain de la gouvernance devant les nombreuses oppositions des élus franciliens. Après plusieurs années de débats, la Société du Grand Paris (SGP) a donc été créée pour mettre en place



DS

le métro Grand Paris Express, près de 166 kilomètres de lignes tout autour du centre de la métropole.

La SGP bénéficie pour cela de deux nouvelles taxes (sur les bureaux notamment), et de la promesse d'une dotation en capital de l'État, d'un montant de quatre milliards mais dont pas un euro n'a encore été payé. Les versements doivent intervenir « au fur et à mesure des besoins de la Société du Grand Paris » est-il écrit dans l'accord du 26 janvier 2011. Entre l'amélioration du réseau existant et la mise en œuvre des nouveaux projets, c'est près de 33 milliards d'euros qu'il reste à mobiliser (entre l'État et la Région) dans les quinze prochaines années. « *Tout ne pourra pas se faire tout de suite ni en même temps* » a confié Cécile Duflot. En cette période de crise, le gouvernement envisage désormais un ré-échelonnement du projet. Ce qui n'empêche pas la SGP de multiplier les études techniques et de procéder aux premières acquisitions foncières. Car, officiellement, les premiers travaux doivent commencer fin 2013.

Le projet avance donc, mais doucement... Les premières réunions publiques concernant la ligne sud du métro automatique reliant Pont-de-Sèvres à Noisy-Champs, et traversant en bonne partie le Val-de-Marne, ont ainsi commencé depuis le 13 septembre. Mais comme le prolongement de la ligne 14 (jusqu'à la Plaine-Saint-Denis au Nord, et l'aéroport d'Orly au Sud), cette ligne est en réalité programmée depuis plus de dix ans par les pouvoirs publics. Et cela aurait été le cas même sans le débat sur le « Grand Paris ». Reste donc à confir-

mer – et à engager – la réalisation de plusieurs rocade de métro d'ici 2025.

Cet attentisme aboutit à des situations paradoxales. Ainsi, au carrefour Pleyel, sur le territoire de la communauté d'agglomération Plaine Commune (qui regroupe notamment les communes de Saint-Denis, Épinay-sur-Seine, Aubervilliers...), destiné à être l'un des nouveaux centres du Grand Paris, SFR ou la SNCF vont installer leurs sièges sociaux, espérant profiter du prolongement des lignes 12 et 14 du métro... Alors même que les autres aménagements prévus dans le cadre du Grand Paris (gare TGV intermodale, construction de logements, ouverture de la ligne de métro rapide avec Roissy...) sont actuellement au point mort du fait de désaccords entre la RATP, la SNCF, et Réseaux Ferrés de France (RFF). Résultat, la même SNCF, ayant des difficultés à assurer le service des lignes RER B et D, tente de décourager l'établissement dans le secteur d'autres entreprises! « *L'une des ambitions du Grand Paris était de prendre les devants. Et au final, on court après les évolutions immobilières* », se désespère anonymement l'un des acteurs du projet.

Seule éclaircie à l'horizon pour le « Grand Paris », le débat sur la gouvernance pour diriger la zone dense de l'Île-de-France (soit huit à dix millions d'habitants) semble être relancé après avoir été écarté. Paris Métropole, association d'élus conçue pour réfléchir à l'avenir de la métropole, rassemblant 199 collectivités, a publié en juin un livre vert présentant de multiples pistes qui vont du pôle métropolitain à la fusion des départe-

tements en passant par la confédération. Si l'actuel président de l'Assemblée nationale, ancien président du Conseil général de Seine-Saint-Denis, y défend la création d'une communauté urbaine à statut particulier centrée pour l'essentiel sur les compétences de développement, d'aménagement et d'habitat et couvrant le cœur de l'agglomération, le maire de Paris, Bertrand Delanoë préfère parler d'une « confédération métropolitaine », aux contours pour le moins flous.

Le gouvernement compte arbitrer entre ces différentes propositions lors des discussions sur l'acte III de la décentralisation, qui devraient être entamées cet automne, et supervisées par Marylise Lebranchu, ministre de la Réforme de l'État, de la Décentralisation et de la Fonction publique. « *Dans quelques semaines, des décisions seront prises qui montreront aux habitants d'Île-de-France que le gouvernement comprend les besoins de ce territoire* », a rappelé en cette rentrée Jean-Marc Ayrault, sans donner plus de précisions.

« *Le temps est comme suspendu sur le Grand Paris. Après cinq années de discussions, les acteurs du dossier – élus, architectes, promoteurs, transporteurs – sont lessivés, constate un analyste du Grand Paris. Actuellement, tout le monde a peur de prendre des décisions. Une clarification est nécessaire. Les élus de Paris Métropole l'ont d'ailleurs compris : ils ne savent pas où ils vont, mais sont convaincus que c'est en avançant qu'ils trouveront la solution.* » Il est pourtant urgent d'agir : les habitants du Grand Paris ont déjà perdu patience. ■

Décentralisation Un État contre ses cités

La construction de l'État-Nation en France s'est fondée sur une centralisation accrue. D'où l'impossibilité pour Paris de se gouverner par elle-même, ou pour Marseille de se développer comme une capitale régionale.

Vous vous rendez compte : si le président de l'Île-de-France était élu au suffrage universel, il serait plus puissant que le Premier ministre. » Voilà

comment le socialiste Pierre Joxe réagissait au début des années 1980 au projet initial sur la décentralisation que préparait alors le maire de Marseille, Gaston Defferre, et qui prévoyait l'élection des présidents des régions au suffrage universel. De fait, Paris est privé d'autonomie politique depuis très longtemps : Louis XIV a créé Versailles pour se protéger de la population parisienne, Bonaparte a supprimé le maire de Paris en 1800, et la ville de Paris n'a récupéré son maire qu'en 1977... Et aujourd'hui, l'Île-de-France continue à être largement administrée par l'État, en étant contrôlée par huit préfets différents.

Car « Paris » recouvre trois réalités différentes : la ville-centre de deux millions d'habitants, très bourgeoise, concentrant de nombreux équipements ; l'agglomération parisienne de onze millions d'habitants, qui produit 25 % de la richesse française et assure près de 30 % des recettes de l'État ; « Et troisièmement, Paris, c'est l'État, rappelle l'urbaniste Bernard Marchand ⁽¹⁾. Les gens disent "Paris a décidé que...", mais ce n'est pas Paris, c'est même contre Paris, la différence est fondamentale. »

Paris, capitale de l'État, est ainsi empêché par les gouvernements successifs de pouvoir se gouverner elle-même. « Vous ne pouvez pas avoir un État aussi centralisé, aussi fort que l'État français, et, en même temps, une région Île-de-France relativement autonome », souligne Bernard Marchand. Ajoutant : « L'État français fonde sa légitimité et son pouvoir sur le "pillage" des grandes agglomérations pour assurer son pouvoir dans les provinces. »

Comme Marseille qui, depuis les années 1960, est « assignée au rôle de métropole d'équilibre », selon l'historien Alèssi Dell'Umbria ⁽²⁾, dans le cadre de l'aménagement



Jean-Marc Ayrault à Marseille.

du territoire impulsé par l'État. Considérée pendant longtemps comme la « porte de l'Orient », point de passage vers l'Empire colonial, cette ville-frontière a toujours été maltraitée par l'État central, subissant une véritable « mise en périphérie » : « L'isolement de Marseille apparaît finalement pire à la fin du XX^e siècle que cent ans plus tôt », constate d'ailleurs Alèssi Dell'Umbria.

Dans les années 1930 et 1940, le cœur de Marseille connut ainsi plusieurs destructions décidées par le pouvoir, désireux de garder le contrôle de cette ville métissée. Après la guerre, l'État accompagna la désindustrialisation de la ville, les fonds publics allant alors au projet de Fos-sur-Mer. Selon Alèssi Dell'Umbria, la politique gaulliste vise alors à spécialiser l'arrière-pays de Marseille – entre tourisme de masse et industrie lourde – pour empêcher la ville d'organiser elle-même son développement dans une dynamique régionale. « Le pouvoir hiérarchique, qui se constitue sous forme d'État, n'a cessé de reconstruire l'espace à sa mesure : un espace vu d'en haut. Cette vision verticale, transcendante, est celle des aménageurs du territoire. À l'opposé, les formes d'organisation politique comme les cités tendaient à développer une vision locale [...] qui n'était pas écrasée. »

Et suite aux mouvements occitanistes des

années 1970, la loi de décentralisation de 1982, « elle-même très en deçà des promesses électorales de François Mitterrand, eut pour fonction de désamorcer la contestation, analyse Alèssi Dell'Umbria. Il est révélateur que ce fût précisément au très jacobin Defferre que l'on confiait la charge d'établir le projet de loi puis d'en superviser l'application une fois celle-ci votée. [...] La loi de 1982 ne changea rien à la centralisation française, elle renforça seulement les prérogatives de la classe politique hexagonale au niveau local ».

De fait, dans le cas de Marseille, la bourgeoisie locale s'est habituée à ce régime de dépendance, et a fini par se désintéresser du port de la ville, pourtant réel moteur de l'agglomération par le passé – le port de Marseille capte aujourd'hui à peine 350 000 conteneurs sur les cinq millions déchargés dans les ports de la Méditerranée ! Au fil des années, Marseille s'est donc détournée de la Méditerranée, entretenant plus de relations avec le pouvoir central qu'avec d'autres métropoles régionales comme Barcelone. Un véritable gâchis.

« La loi de 1982 a renforcé les prérogatives de la classe politique hexagonale au niveau local. »

(1) « La Haine des villes », entretien avec Eric Hazan et Bernard Marchand sur les banlieues et l'urbaphobie française. *La Revue des Livres*, n°1, sept-oct 2011, 6,5 €.

(2) *Histoire universelle de Marseille, De l'an mil à l'an deux mille*, Éd. Agone, 2006, 756 p., 28 €.