

Mégapoles, mobilités et vice-versa

Etienne Henry

Ecole des hautes études en sciences sociales
Centre d'analyse et d'intervention sociologiques
EHESS/Cadis
54 Boulevard Raspail, F - 75006 Paris

*Parmi tous les lieux habités, je ne rendrai aucune ville plus fameuse que ta Babylone¹
La France a également intérêt à faire de Roissy la première vitrine d'accueil des étrangers²*

De fait, la mégalépole.....	2
Au faite, la mégapole.....	4
La mobilité fait la mégapole.....	7
Six mégapoles faites	8
Faites megapole.org.....	10

Mobilité et mégapole sont deux notions d'un usage courant et grandissant, se renvoyant l'une à l'autre. Elles désignent des réalités sur lesquelles beaucoup d'attentions se tournent. La vertu du mouvement s'en prend au vice de l'urbanisation, veut-on croire. La paire de termes est moins consensuelle et ceux-ci franchissent difficilement les frontières linguistiques. On aurait du mal à y voir des concepts, renvoyant à des constructions théoriques établies. C'est pourtant en les associant qu'on peut espérer avancer. Une telle intention n'est pas rhétorique. Elle requiert un dispositif de recherche sur un objet d'envergure, procédant de connaissances partielles et éparses. Ses procédures, longues et rigoureuses, ne sauraient « mobiliser » un simple « mégalo-man » : on repart plutôt ici des questions formulées dans un appel à réflexion –Perspectives Métropolitaines Globales³– sur la définition des formes méga-urbaines à partir des mobilités de tous ceux qui les font. Et réciproquement : on est en droit de penser que, dans les premières villes mondiales, il se pratique des mobilités particulières, peut-être lourdes de quelques destins globaux.

¹ Nabuchodonosor à Marduk.

² Védrine, Hubert (2007) *Rapport pour le président de la République sur la France et la mondialisation*, Paris, Fayard, p. 37. Et aussi : « Pourrons-nous contraindre les pays émergents : (...) 3) à respecter des normes environnementales élevées ? (...) Ce n'est pas parce que les Occidentaux ont pollué massivement depuis les débuts de la révolution industrielle (CO₂, rejets chimiques et, plus récemment, pesticides) que les émergents peuvent en faire autant pendant aussi longtemps, au risque de mettre en péril la vie dans la biosphère, y compris la leur ! Ils ne sont pas sur une autre planète. » p. 61.

³ PMG (2008) *Mégapoles, transports et mobilités. Confrontations*. Brochure programme de la Journée scientifique du 9 avril 2008, Inrets, Arcueil, 48 p. (ss dir. de E. Henry).

De fait, la mégalopole

Le choix du premier terme n'est pas anodin, parmi des synonymes différenciés selon les acceptions disciplinaires et les positionnements analytiques. Entre les dictionnaires usuels, le Culturel⁴ apporte la définition la plus proche de notre objet : « agglomération, zone urbaine dépassant la dizaine de millions d'habitants (*la mégapole japonaise autour de Tokyo*) ». Apparue en 1971, cette contraction de 'mégalo' (1966) serait empruntée à l'anglais *megalopolis* (1832). On se demandera pourquoi le langage courant garde le vocable développé ; si ce n'est précisément parce qu'il est composé d'un mot plein de sens, le signifié de 'mégalo-' ne figurant plus de nos jours comme un attribut très positif. En effet, les moteurs de recherche y associent surpopulation, bidonvilles, saturation, congestion, pénuries, déficits, catastrophes, violences et autres misères que l'homme se fait à lui-même ou à sa planète. On est bien loin de la magnificence connotée par la racine grecque, qui fait aussi allusion à la « cité ». La Megapolé bâtie par Épaminondas en 350 a.C., c'était bien la Grande Ville (ou Granville)..., cette conquérante *polis* des Dix-mille aujourd'hui réduite à quarante mesures dans le Péloponnèse.

Quant à l'origine anglaise, ces mêmes moteurs ne conduisent guère à des résultats plus convaincants, tant le terme a été galvaudé –sans la notion. Les réseaux de villes fonctionnellement connectées et/ou spatialement coalescentes, ou encore les grandes conurbations mondiales, sont de nombre et géométries variables, entre 3, 9 et 25⁵ –sans parler des nouvelles qui se conçoivent en Asie –à Chongqing qui aurait dépassé le record des 31 millions d'habitants autour de Tokyo⁶ (voire aux 46 millions du triangle São Paulo/Rio de Janeiro/Belo Horizonte, réunis de façon d'autant plus illusoire). A l'exception de ces dernières inventions, il est curieux qu'en additionnant les populations de ces différentes séries, l'on recense systématiquement autour de cinq cent millions sur les six milliards d'être humains... Or avant la *megalopolis*, seule New York atteignait en 1950 les dix millions : plus que le chemin parcouru d'une effigie cinquante fois reproduite, on mesure l'appétit de grandeur que connote toujours, inversement, ce terme qui n'est pas étranger aux stratégies de pouvoir. Tout comme le 'commandement' fait préférer l'usage de *global cities*⁷ pour opposer la ville-monde⁸, de facture occidentale, à ces mégalo-poles où la démographie l'emporterait sur l'économique.

Mais de quelle économie parle-t-on ? S'agit-il encore de celle qui attirait la main d'œuvre nécessaire à la production, dans la fresque braudélienne du capitalisme naissant insufflant aux villes une « monstrueuse poussée qui leur donne plus d'appétit que l'ogre de la fable ; hier de façon ininterrompue, en raison de leur déficit permanent en vies humaines »⁹ ; produisant aujourd'hui des « monstruopoles »¹⁰ ? Dans les années 1980 « l'emploi venait nous chercher, et non l'inverse comme aujourd'hui » regrette un ouvrier devenu gardien,

⁴ Rey, Alain (ss dir. de) (2005) *Dictionnaire culturel en langue française*, Paris, SNL Robert, 4 vol., 7 232 p.

⁵ Hiérarchiquement : BosWash (USA), Taiheiyō(JPN) & BlueBanana (EU) ; plus ChiPitts (USA/Can), SaoRio (BR), BajaltaCal (USA/Mex), Seoul (SK), Mexico (Mex) & Delhi (Ind) ; plus Beijing (CN), Jakarta (IDN), Bangkok (Thai), Taipei (TWA), RheinRuhr (DEU), Cairo (Egy), BayArea (USA), Kolkata (Ind), Mumbai (Ind), Lagos (Nig), GoldenHorseshoe (Can/USA), Manila (Phil), Quebec (Can), Gauteng (AfS), BsAires (Arg), Chicago (USA) & Istanbul (Tur).

⁶ Calcul actualisé à 2005, en tête de la liste des cent premières unités urbaines du monde, par François Moriconi-Ebrard, consultable sous www.insee.fr/fr/ffc/chifcle_fiche.asp?ref_id=CMPTEF01104&tab_id=19

⁷ Initialement réduites à trois dans le premier ouvrage de Saskia Sassen (1991) *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press, 468 p. Des listes actualisées et plus étendues sont établies selon des critères plutôt économiques par les chercheurs associés au réseau GaWC Globalization and World Cities.

⁸ Cf le débat sur ce thème dans l'émission *La société des nations* du 6 mars 2008, entre F. Ascher, E. Henry, J. Monnet et P. Petsimeris, organisé par M. Mukamabano ; retranscrit sur www.megapole.org/La-ville-monde-sur-France-Culture

⁹ Braudel, Fernand (1986), *Les hommes et les choses. L'identité de la France*. T. 2, Paris, Arthaud, p. 201.

¹⁰ Rochefort, Michel (2001) *La menace de « monstruopole »* <http://aitec.reseau-ipam.org/spip.php?article14>.

interrogé dans sa *favela* construite sur une friche industrielle de la proche périphérie Sud de São Paulo¹¹. S'il convient de se référer aux circuits économiques globaux, leurs impacts sur les marchés de l'emploi se généralisent au monde entier sans autres *distinguos* que les coûts et la qualification de la main d'œuvre. Ici et là, la macro-économie est subordonnée aux logiques de la méga-finance et, avec elle, les formes spatiales soumises à ce que Winchester qualifie de « processus de dématérialisation et de déterritorialisation de la production ».

L'anglicisme a donné naissance au concept de mégalopole, forgé précisément à partir de l'analyse du réseau de villes de la côte Est des Etats-Unis. A une échelle supérieure mais surtout dans un autre registre d'analyse que les 'aires métropolitaines' nord-américaines ou les 'conurbations' anglaises, Gottmann¹² y voyait, au début des années 1960, des ensembles urbains fonctionnellement interconnectés comportant des paysages suburbains et des espaces non urbanisés mais reliés par des infrastructures de transport et de communication. « Cette *mégapolis* est d'une autre échelle [par la] concentration d'hommes, de richesses et d'outillage ; charnière de l'économie américaine ; chaîne de grandes villes [où] se créa de bonne heure une élite de robe et d'argent ». Une autre mégalopole s'imposait à l'évidence dans l'archipel japonais ; le schéma de la troisième, européenne, baptisée « banane bleue » par un journaliste, est maintenant remis en cause devant le réseau de pôles qui tisse une nébuleuse de quelques 90 millions de citoyens dans l'aire circonvenant la Tamise, la Seine, le Rhin, le Rhône, le Tibre, le Tage, jusqu'au Danube, entre autres voies navigables –berceaux d'urbanité et songes de douceur. De nouvelles relations de complémentarité et de concurrence entre villes et régions sont fonction de flux qui dépassent largement leurs cadres nationaux respectifs. Par contre, le processus de mégapolisation gagnerait du terrain, notamment autour de la mer de Chine avec cette inédite concentration de cinq mégapoles parmi les plus peuplées et dynamiques dans le monde contemporain.

Le terme mégapole n'a pas connu un développement aussi précis. Ainsi le reconnaît Brunet¹³ : « [mégapole] s'emploie de façon peu codifiée et encore peu fréquente, mais évocatrice. On parle de plus en plus du 'réseau' des grandes villes où le sort du monde se décide. Le terme mégapole leur convient. » On est encore dans le registre de l'évocation, de la représentation, de la politique et de l'histoire. Tout au mieux parvient-on à un énoncé essentiel dans le champ qui nous intéresse, celui qui a trait au gouvernement de ces agglomérations, à leur rayonnement de villes premières dans les contextes nationaux et international et l'ardu débat sur leur institutionnalité : autant de thèmes simplement signalés ici. L'archéologie s'interroge aussi sur les trimillénaires mégapoles de Babylone, d'Aratta ou autres têtes d'empires disparus, non sans garder un œil sur la répétition de ces concentrations humaines, maintenant à la puissance trois mais produites dans des temps infiniment plus rapides, ce qui suggère qu'elles peuvent aussi bien s'avérer éphémères. Outre la relativité, ces travaux relèvent la mouvance comme caractéristique intrinsèque des mégapoles, à rapprocher des processus de contraction et surtout d'expansion des mégapoles contemporaines. Quant au 'sort du monde' et 'où il se décide', tous les doutes sont licites sur ce que trouveront les archéologues trois millénaires après la fondation de New York, si d'aventure l'homme n'y habitait plus. C'est une hypothèse que formule un écrivain apprenant que « toutes les conduites d'eau datant des années 1930 éclatent régulièrement, (...) la seule chose qui sauve de la crue, c'est la vigilance du

¹¹ Henry, Etienne (2002) *Nouvelles tensions entre trajectoires spatiales et économiques dans la dynamique d'une grande métropole, São Paulo*, p. 4. www.megapole.org/SAO-PAULO-nouvelles-tensions-entre.

¹² Gottmann, Jean (1961) *Megalopolis, The Urbanized Northeastern Seaboard of the United States*, New York, The twentieth century fund.

¹³ Brunet, Roger (1987) *Les mots de la géographie. Dictionnaire critique*, Paris, Reclus, La Documentation française, 1992, 470 p.

personnel du métro et l'action de 753 pompes. (...) La statue de la Liberté elle-même finira peut-être par sombrer corps et âme, mais sa forme restera intacte indéfiniment, à l'exception de quelques modifications chimiques et d'une possible colonisation par les anatifes. Du reste, c'est peut-être dans les fonds marins qu'elle sera le plus en sécurité¹⁴.» Au moins ne se demandera-t-on pas si elle a réellement existé, comme la tour de Babel...

Il n'est donc pas indifférent d'emprunter un terme au lieu de son simili-synonyme ; infliger le flou du second à la rigueur du premier ne rend service à l'un ni à l'autre, et vice-versa. Il n'est pas plus correct d'écarter certaines agglomérations de l'analyse en laissant se propager des visions réductionnistes, lénifiantes ou stigmatisantes des réalités de référence. L'identité de chacune prévaut sur toute considération comparative, mais aucune ne peut résister à des catégories universelles. Les géographes exercent une discipline rigoureuse de leur discipline, au point de relever dans les copies du concours d'entrée à l'ENS la « confusion traditionnelle entre mégapole, mégalopole et métropole (voire tératopole ou 'terrapole' !) comme l'emploi abusif et systématiquement négatif du terme 'macrocéphalie' ». Il s'agirait d'« un autre champ sémantique : mégapolisation contre métropolisation¹⁵ ». Avec moins de sévérité¹⁶, on peut profiter du flottement de sens qui entoure encore la notion de mégapole, plus neutre que les autres, tout en s'efforçant d'apporter la rigueur nécessaire à sa consolidation conceptuelle, explorant une dimension relativement peu abordée dans la littérature spécialisée, qui a trait aux mobilités.

Au faite, la mégapole

Concluant sa vaste enquête sur l'urbanisation mondiale, Bairoch soutenait l'expression d'inflation urbaine : « une proportion trop élevée de citadins vit dans des villes trop grandes¹⁷. » Or la spirale inflationniste conduit aujourd'hui à un extrême qui n'est pas précisément du tiers monde, puisqu'il s'agit de la tératopole de Tokyo (ville dont l'urbanisme intègre maintenant en contiguïté celles de Chiba, Kanagawa et Saitama). Cette tête du peloton des mégapoles vient de passer l'étape des trente millions d'habitants, par extension et densification urbaine plutôt que par croissance végétative, dans un Japon dont la population vieillit. C'est à la fois la plus densément peuplée et celle qui produit le plus de richesses, mesurées à l'aune du PIB. Ce seuil est-il significatif ? Selon Bairoch, Babylone aurait atteint les trois-cent mille habitants vers 1700 a.C. ; puis il fallut attendre un millénaire et demi avant qu'un tel sommet ne se retrouve à Alexandrie... Temps, rythmes et échelles ont changé, mais non le mouvement et on est en droit de se demander si l'on n'est pas parvenu à un *summum* de concentration de population humaine et d'activité urbaine qui soient socio-techniquement gérable dans l'absolu, eu égard aux infrastructures déployées (records mondiaux en offre ferroviaire et en voirie routière), aux réseaux socio-techniques et à l'environnement. On peut tout aussi bien interroger le rapport entre la capitale nippone et des agglomérations trois fois moins peuplées, comme la française, dont l'offre ferroviaire régionale est sept fois moindre –sans pour autant paraître négligeable.

A l'autre bout de la spirale, reprenant le chiffre de dix millions proposé par le dictionnaire comme caractéristique de la mégapole, les trois européennes du Grand Londres, de Paris/Ile-de-France et d'Essen/Rhin-Ruhr connaissent des rythmes démographiques décroissants, à la différence de la province de Pékin qui les côtoie. On est pourtant loin d'envisager leur déclassement et la distance que ces villes gardent avec leurs *hinterlands*

¹⁴ Weisman, Alan (2007) *Homo disparitus*, Paris, Flammarion, p. 39 & 54.

¹⁵ Haeringer, Philippe (2002) *La refondation mégapolitaine. Une nouvelle phase de l'histoire urbaine ?* Paris, IRD.

¹⁶ [Mégapolisation] équivaut tout bonnement à [métropolisation] selon Ghorra-Gobin, Cynthia, ss.dir. de (2006), *Dictionnaire des mondialisations*, Paris, Armand Colin, p. 239.

¹⁷ Bairoch, Paul (1985) *De Jéricho à Mexico. Villes et économie dans l'histoire*. Paris, Gallimard, col. Arcades, p. 651 sq.

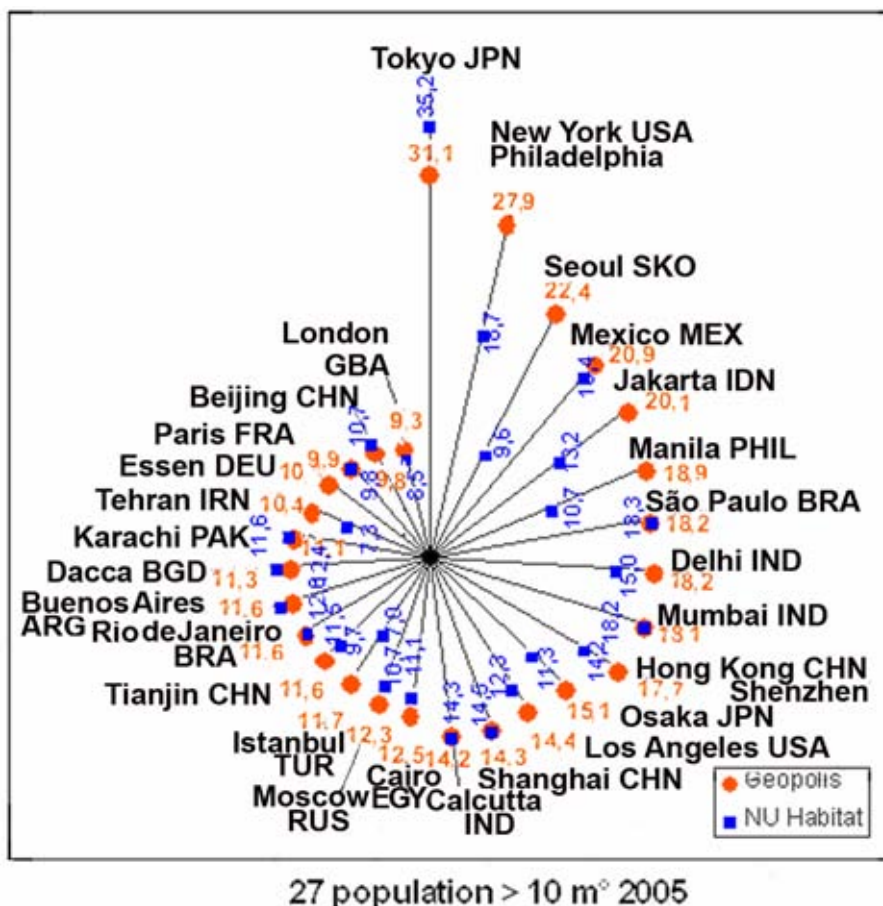
nationaux reste aussi considérable que la place qu'elles occupent dans les flux internationaux. Cette limite inférieure pose cependant deux séries de questions, d'ordre conceptuel et empirique. La première a trait à la différence entre métropole et mégapole, ou à la relation de continuité de l'une à l'autre, qu'une simple considération de seuil démographique ne saurait établir. On s'accorde à reconnaître la différence intrinsèque entre la ville et l'agglomération, qui n'est pas de l'ordre de leurs tailles respectives. Tout en préservant l'autorité politique de la municipalité, le passage d'une échelle à l'autre a signifié une rupture, non seulement dans le traitement technique des problèmes de l'urbanisme, mais aussi dans l'exploitation des bassins d'emploi et dans la pratique des bassins de vie –tout en postulant l'importance des échelons essentiels du quartier et de la sociabilité de l'espace construit dans les pratiques locales. Un siècle plus tard, on doit se demander si l'humanité n'est pas à nouveau confrontée à des problèmes inconnus, manifestes dans le changement de taille des organismes urbains mais qui seraient surtout liés à la mutation de la métropole en mégapole, sous l'égide des processus de globalisation. Certes, cette transformation est particulière à un nombre restreint de métropoles et il ne serait pas imaginable –ni même souhaitable, ose-t-on dire– qu'elle se généralisât.

La question empirique du seuil revient à la manière de l'établir. Ceci renvoie à deux problèmes de délimitation spatiale et de calcul démographique, doublés d'un défi d'historicité si l'on veut dépasser la simple photographie instantanée et établir des tendances historiques, indispensables pour toute projection vers le futur. Toutes les « aires métropolitaines » ne font pas l'objet de définitions aussi rigoureuses et invariables que celles qui ont été établies depuis fort longtemps aux Etats-Unis et sont référencées dans un appareil statistique immuable dans ses principes qui s'adapte en pratique aux évolutions des réalités urbaines de cette fédération nord-américaine. Au contraire, dans la majorité des cas, on connaît ailleurs des variations extrêmes, voire des ignorances. Cela brouille une vision raisonnée uniforme du processus de métropolisation et, *por ende*, de la mégapolisation, dans ses délimitations territoriales, exemptées des logiques politico-administratives qui circonscrivent les villes. Le dénombrement des populations et des activités qui s'y concentrent n'est pas chose aisée. Ce sont des catégories ignorées des appareils statistiques et des pouvoirs dont dépendent ces aires de géométrie variable, suivant l'angle sous lequel on s'y intéresse. Face à la profusion d'informations locales ou sectorielles incomplètes et hétérogènes, la donnée des organismes internationaux fait force de loi. Elle ne saurait enfreindre le consensus des nations unies, puisqu'elle doit respecter les représentations nationales : ce sont donc des rapports politiques qui sont régulièrement livrés, à teneur tantôt positiviste ou alarmiste, sur l'urbanisation mondiale et ses épiphénomènes. Discutant cette loi, la rigueur exige d'appliquer *urbi et orbi* le critère unique de la continuité du bâti : Geopolis s'y est attaché avec la ténacité et le succès que l'on sait¹⁸, produisant une série alternative construite sur une loi plus scientifique. Partant de cette proposition et de la consultation de tous les registres censitaires et municipaux mondiaux, l'équipe de Geopolis reconnaissait donc en 2005 –sur la base des aires métropolisées délimitées en 2000 par le critère Insee de 2 500 mètres comme interruption maximale du bâti pour distinguer la rupture entre deux unités urbaines– 27 agglomérations mondiales atteignant peu ou prou le seuil des dix millions d'habitants, soit une population estimée à 420 millions (curieusement assez proche du demi-milliard avancé par les estimations moins rigoureuses des mégapoles qui, en principe, les contiennent –ce qui entretient la confusion entre les deux notions). Aussi bien peut-on gloser sur le seuil inférieur, la différence entre des agglomérations (telle Taiwan) qui ne sont pas (encore)

¹⁸ Moriconi-Ebrard, François (1994) *Geopolis. Pour comparer les villes du monde*. Paris, Anthropos, 246 p. et (2000) *De Babylone à Tokyo. Les grandes agglomérations du monde*. Paris, Géophrys, 344 p. ; Hubert, Jean-Paul & Moriconi-Ebrard, François (1999) *Terrae Statisticae: The database on local territorial units* (n.p.)

entrées dans le club des mégapoles, ou celles (telle Lagos) qui y figurent indûment selon une inflation des chiffres, ou plus substantiellement sur ce qui fait la différence entre le dessus et le dessous du seuil. Soutenir l'hypothèse de l'émergence d'une nouvelle forme urbaine ne saurait se satisfaire de telles spéculations, aussi respectables soient-elles.

Entre les deux extrêmes de la spirale, la composition du peloton des premières villes mondiales importe ; elle est reprise dans notre figure en escargot qui fait apparaître les données divergentes des Nations Unies et de Geopolis. Le critère de classement reste, pour l'heure, démographique, selon l'ordre donné par la continuité du bâti, avec les divergences les plus notoires concernant Séoul, New York-Philadelphie, Jakarta ou Métro-Manille (qui évoquent les tensions politico-administratives entre villes-mères et satellites).



Contrairement à ce qui se lit partout, l'ensemble intéresse ici plus que le classement respectif des villes selon l'escargot, sujet à des variations d'estimation au fur et à mesure que les recensements et surtout les processus d'étalement, de densification de croissance/décroissance et d'urbanisation se produisent. La référence aux pays d'appartenance est importante en ce que ces mégapoles sont au faîte d'armatures urbaines nationales, parfois quatre en Inde ou en Chine, alors que le même nombre émerge de l'ensemble de l'Amérique latine ou de l'Europe. Mais malgré un évident penchant vers le Sud (surtout asiatique, en l'absence, pour l'heure, de l'Afrique continentale¹⁹), l'escargot ne révèle pas une fracture avec les mégapoles du Nord –tant que le 'premier monde' dont elles proviennent demeure une référence obligée. On préférera donc l'hypothèse d'un ensemble homogène, ou pour le moins qui présente suffisamment de traits communs pour qu'on puisse le traiter comme un tout, indépendamment des indéniables variations entre les éléments qui le composent.

¹⁹ Par une inversion de raisonnement, paradoxale même si elle est innocente, « on parle de la 'mégapolisation' de Kinshasa (Congo) mais de la 'métropolisation' de Phoenix (Etats-Unis) » citation de Philippe Haeringer par Cynthia Ghorra Gobin, op. cit., 'métropolisation', p. 242 & note 2.

Une dernière question à ce niveau de réflexion : la taille démographique de ces mégapoles, variant du simple au triple, n'est-elle pas un écart interdisant la comparaison entre elles ? Plusieurs réponses peuvent être apportées : les taux de croissance urbaine encore très soutenus des pays émergents, la relativité statistique figurée dans la double série de chiffres, les projections de population à l'an 2050, la récurrence des problèmes de concentration/saturation, entre autres. Sur le fond, le gigantisme urbain est une caractéristique commune qui pourrait indiquer qu'ensemble ces mégapoles franchissent un nouveau seuil de rupture au-delà duquel l'humanité se voit confrontée à des problèmes inconnus, dont celui de la mobilité²⁰. Ces mégapoles se développent avec la rupture du modèle d'urbanisation qui a prévalu jusqu'à la fin des sociétés industrielles ; il reste à définir les contours de ces villes mondiales, des relations de commandement et d'exclusion qui se tissent entre elles et avec leurs sociétés. On y voit des processus sociaux complexes, plus savoureux que le laisse entendre une description rapide, où le gigantesque connote la grandeur quand il s'applique à ces mégapoles auxquelles on réserve le titre de 'capitales mondiales', alors qu'il stigmatise la démesure pour ces exotiques capitales pléthoriques dont on ne manque pas d'écorcher le nom. La démographie importe dans la constitution de ces incommensurables agglomérats de populations mises en mouvement vers les pôles de modernité où se produit la richesse et qui concentrent aussi le dénuement et la nuisance : toute mégapole devient bipolaire.

La mobilité fait la mégapole

La figure de l'escargot évoque le fait que la facture mégapolitaine apparaît démographique, même si les processus dont relève sa croissance sont d'un autre ordre. Si l'on admet que la ville est définie par des critères politiques et la métropole par des critères spatiaux, on peut proposer que la mégapole soit définie par les circulations. Il ne s'agit pas seulement des flux qui structurent et positionnent les villes globales, ce qui se réduirait à une réflexion économique aboutissant à une négation de l'espace et de l'identité –tendance que l'on trouve dans la littérature vouée à ce thème. Pas plus qu'il ne peut s'agir des flux migratoires qui contribuent à son gonflement, dans la transition de la métropole vers des villes de rang supérieur, auquel cas il y aurait un *continuum* discret, niant l'existence d'un seuil qualitatif et d'une forme *sui generis*. Une hypothèse forte renvoie plutôt à la dynamique interne de la mégapole, dans laquelle les circulations prennent le dessus par rapport aux fixations et sédentarités, les délocalisations l'emportent sur le zonage et la mouvance sur l'occupation, ainsi que la régulation sur la planification, etc. Au-delà du quartier et des espaces et infrastructures et réseaux qui la composent ou traversent, la mégapole serait un chantier permanent où la ville se refait constamment selon des formes inusitées, composites et en fonction d'arrangements contradictoires dont les principes régulateurs seraient à chercher dans les mobilités, plutôt que dans les rationalisations discursives ou opérationnelles.

Cette hypothèse résulte de travaux de terrain et d'intuitions et doit encore prendre corps théorique. De manière analogique, elle trouve trace dans la dénomination chinoise du quartier, le *jiedao*, ce « toponyme qui accompagne aussi la croissance urbaine²¹ » : le circuit, dans une société urbaine où la rue compte tant ; ou, en écho, dans la relation perverse « entre la maison et la rue » qui fonde la citoyenneté dans la société brésilienne²². De telles réminiscences anthropologiques entrent en conflit, dans la

²⁰ Henry, Etienne & Jean-Paul Hubert (2002) « Enjeux territoriaux de la motorisation et contrastes de la mobilité » in Y. Bussière & J-L. Madre (ss. dir. de) *Démographie et transport : villes du Nord et villes du Sud*, Paris, L'Harmattan, p. 319-359.

²¹ Henriot, Christian & Zheng Zu'an (2003) *De la ville fortifiée à la métropole internationale : fragmentation, expansion, intégration*

²² DaMatta, Roberto (1984) *A casa e a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil*, Rio de Janeiro, Rocco, 184 p.

modernité, avec les *by pass* et autres embouteillages et chaos automobile, triomphante et emblématique²³. Au présent, ce circuit s'actualise dans le quotidien des trajectoires entre exclusion et inclusion, selon des circulations entre les scènes territoriales et familiales qui font et refont la ville à toutes les générations. Dans les modes de vie des secteurs populaires, de nouvelles relations s'établissent dans la mégapole entre mobilités quotidiennes, résidentielles et professionnelles (Henry 2002) ; en dépit de la mobilité sociale ?

Un parcours de l'intérieur de l'escargot mégapolitain sous l'angle de la mobilité se doit d'abord d'interroger cette notion polysémique, qui est aussi en vogue et renvoie à de multiples implications. Sans les développer ici, on part de celles qui ont trait au transport urbain, à partir duquel a été organisée l'étude dont il est fait état. Lors de son compte rendu public, cinq questions de base étaient formulées selon les termes suivants :

1. L'étalement urbain ne se doublerait-il pas d'un éclatement d'îlots métropolitains de densités variées, plutôt que d'une polycentralité plus conforme à une vision équilibrée de l'aménagement urbain et des transports ?
2. Si les mobilités tracent les contours des nouveaux espaces de référence de la vie quotidienne, la délimitation des mégapoles ne doit-elle pas procéder de l'assemblage des réseaux multimodaux de moyens de déplacement, en partant des périmètres de tous les transports collectifs existants ?
3. Le déplacement motorisé ne devient-il pas le principe structurant, aux dépens des autres modes qui, sans disparaître pour autant des pratiques quotidiennes, perdent leur signification dans des agglomérations gigantesques ?
4. Quelles que soient les évolutions des conditions de l'offre dans ses différents composants modaux, la mobilité motorisée ne tend-elle pas à stagner, voire à décroître ?
5. La différenciation sociale et spatiale accrue n'aboutit-elle pas à une polarisation dans la fréquentation et l'usage des différents modes de transport, voire à certaines immobilités ?

Six mégapoles faites

Paris reste le point de mire de nombreux observateurs. La richesse des données ne signifie pas pour autant que l'analyse soit systématiquement consolidée, encore moins qu'elle fasse l'objet d'interprétations unanimes. L'intense débat politique actuel autour des investissements en transport, de la planification urbaine et du remaniement institutionnel en sont une expression. En toile de fond, l'âpre discussion économique semble avoir inversé les termes de la traditionnelle concentration des revenus dans la capitale aux dépens des provinces –ce qui expliquerait en partie la vigueur des manifestations de l'exclusion sociale. La recherche de durabilité milite en faveur d'une densification alternative à l'étalement. Ce contexte est aussi celui d'un modèle d'organisation prioritaire des transports en commun et d'un soutien récent aux modes doux, malgré une paradoxale hégémonie de la motorisation individuelle. De récentes tendances retiennent d'autant plus l'attention : à certaine déconcentration interne de l'agglomération qui diminue l'importance des relations radioconcentriques ; à une décélération de la croissance de la mobilité motorisée ; ainsi qu'à une inversion du solde migratoire. En bref, bien qu'il s'y mette en scène le plus innovant en matière de mobilité, certains indicateurs ne révèlent-ils pas des mobilités qui marquent le pas en Ile-de-France ? Regrettable pour ce qui concerne l'accès

²³ Henry, Etienne (2003) "Chaos automobile à São Paulo" *Annales des Mines, Réalités industrielles*, 11/03 "Civilisation automobile et développement durable": 67-76. (téléchargeable sous www.megapole.org/Coup-de-frein-a-la-mobilite-dans)

au logement ou à l'emploi, ceci le serait-il d'ailleurs pour la gestion des déplacements, si tant est que leur limitation n'exprime pas un renforcement de l'exclusion ?

En contraste, tout semble opposer **São Paulo** qui a dû, depuis les années 1920, oublier ses velléités d'urbanisme à la française. Pur produit du gigantisme urbain engendré par l'accumulation capitaliste débridée, notamment dans l'automobile, elle est ignorée par les touristes qu'elle rebute autant que par les scientifiques incrédules. « On dépeignait alors [en 1935] São Paulo comme une ville laide » témoignait Lévi-Strauss, qui pourrait encore répondre : « Et pourtant, São Paulo ne m'a jamais paru laide : c'était une ville sauvage »²⁴ ; car, sur une plus grande échelle et sous d'autres manifestations techniques, elle semble encore « indomptée ». La ville devint un bouillonnant chaudron de cette mobilité qui a fait muer la société brésilienne. Elle servit aussi d'éprouvette pour tenter de mêler interventions publiques et privées, selon des formules négociées plutôt que conflictuelles, dans les services publics. Ceci a permis de relever d'imposants défis d'urbanisme²⁵, dans un puissant cadre ségrégatif. Les expérimentations en matière de transport, sensiblement différentes des parisiennes, continuent de s'exporter ; à commencer par l'organisation de l'offre d'autobus. C'est aussi le cas de la mesure régulière de la mobilité, dont le taux moyen en hausse à la fin de la période d'industrialisation a ensuite connu une chute indéniable et stagne depuis plus de deux décennies, ce qui interpelle bien au-delà du milieu des transporteurs. En première lecture, cette tendance renvoie à une saturation radioconcentrique des moyens de transport et des automobiles –comme des richesses– selon un modèle centre/périphérie qui se reproduit à toutes les échelles du pays (à l'inverse de ceux du nord). Mais plus avant, si le blocage de la mobilité est aussi repéré dans d'autres domaines de la vie sociale, une explication commune à tous ces phénomènes n'est-elle pas d'un autre ressort, de l'ordre de la mutation vers la société globale, porteuse d'exclusions ? D'ailleurs, par-delà les différences, ne se trouverait-il pas là un trait d'union avec les tendances récemment observées à Paris ?

Il est difficile de trouver à **Buenos Aires** des réponses précises à cette question générale, non parce que la ville ne s'y prêtât pas ni parce qu'elle ne présente un autre cas de figure : simplement parce que les données n'existent pas –encore. L'extrapolation de chiffres anciens et les premiers renseignements d'une mesure partielle en cours laissent entrevoir la même tendance stagnante. La difficulté est redoublée par l'absence de référence à la motorisation des ménages dans le dernier recensement ; mais le parc automobile a aussi explosé dans la dernière décennie. Surtout, l'étalement urbain incontrôlé de Buenos Aires vers des villégiatures et de nouvelles zones d'activité incite à repenser le mode d'organisation des mobilités. D'autant plus que celles-ci se structuraient selon une offre historique ferroviaire doublée d'un modèle routier, qui a été profondément modifiée dans la dernière décennie, avec concentration de la propriété à la brésilienne et privatisation à l'anglo-chilienne. Dans les interstices de ces profondes mutations socio-spatiales, la mobilité des exclus est devenue un mécanisme essentiel d'adaptation de larges couches de la population à la crise urbaine.

Par contre, le taux moyen de mobilité motorisée semblerait en ascension à **Téhéran** dans la dernière décennie –tout comme pour **Le Caire**, selon des statistiques mieux contrôlées mais pour des motifs différents, liés à la dynamique absorbante du delta du Nil. La capitale iranienne est en régime de croissance rapide et engendre de puissants flux migratoires de l'intérieur, tout en devenant le principal pôle de modernisation sociétale et d'embauche de main d'œuvre (notamment féminine). Cette phase n'est pas sans rappeler celle qu'ont pu

²⁴ Lévi-Strauss, Claude (2008) « Tristes tropiques » [Plon 1955], in *Œuvres*, Paris, NRF La pléiade, p. 84.

²⁵ Silva, Ricardo Toledo (2008) « Villes, infrastructures et changements environnementaux. Questions émergentes à partir de l'analyse de São Paulo » : texte présenté par l'auteur à l'atelier PMG, séminaire São Paulo à l'EHESS le 23/01/08.

connaître les pays en voie d'industrialisation, précisément dans les étapes de libération des processus liés aux mobilités. En l'occurrence, les déplacements routiers sont encouragés par la facilité d'accès aux carburants, ce qui induit aussi toute une activité de transporteurs artisanaux autour du taxi et facilite l'accessibilité des quartiers populaires s'installant aux portes d'entrée dans la ville. La mobilité devient-elle une modalité de modernisation de la société urbaine, malgré les maîtres qui contrôlent Téhéran ?

A **Séoul** aussi, la mobilité serait en croissance dans la dernière décennie, si les résultats des deux enquêtes étendues à la métropole s'avèrent effectivement comparables. L'observation ne manque pas de surprendre, car aucun mécanisme ne vient l'étayer, l'offre de transport étant comparable à celle de Paris et les niveaux de saturation à ceux de São Paulo. Quant à la dynamique économique, elle était plutôt récessive devant la montée du voisin chinois et après le krach boursier. Avec des densités parmi les plus élevées au monde, la population vieillit et ne croît plus ; mais sous l'instigation de la promotion foncière et immobilière, elle se déplace et la mobilité résidentielle des classes moyennes vers les villes satellites est très élevée. Plus que sur le transport, n'est-ce pas sur l'habitat qu'il convient de porter l'attention pour approcher les mobilités d'une métropole dont l'unité en construction est garante du pari de la durabilité fait par cette capitale écologique ? Quelques poches urbaines du vieux centre, épargnées par les reconstructions, réhabilitations et rénovations urbaines parmi les plus récentes et modernistes, préservent encore une population locale autochtone et rappellent qu'on est aussi en bordure de mer de Chine...

Des données officielles qui proviendraient d'enquêtes à **Shanghai**, dont l'urbanisation est vigoureuse parce que si longuement réprimée, évoquent une mobilité explosive dans la décennie actuelle ; encore faudrait-il mesurer et typifier l'ampleur du phénomène et des processus qui le sous-tendent (notamment le vieillissement). Nul doute quant aux profondes modifications de la ville, de sa population accrue d'un quart après la construction de Pudong, de son dynamisme économique retrouvé, de son urbanisme et de son système de transport où le métro voudrait substituer le vélo... On peut aussi évaluer combien les habitants qui résistent à la démolition de leur habitat en *lilongs* jusqu'ici préservés, au profit de centres commerciaux, circulent hors de leurs quartiers et quels sont les circuits quotidiens des millions de travailleurs clandestins, immobiles s'il en est ; et si les nouveaux riches excentrés sont motorisés, les habitants des anciennes concessions occidentales restent des piétons en ville. Le métro, se développant à grande vitesse, non sans inconvénients ni aberrations mais avec technologie audiovisuelle embarquée, connaît autant de succès que les ponts qui enjambent allègrement le Huangpu et tentent d'unifier cet immense chantier qu'est devenue la capitale économique de la Chine. Il reste à préciser si la mobilité est une des multiples obligations, fragmentée au même titre que cette mosaïque sociale, ou plutôt l'expression d'une vie citadine renaissante.

Faites megapole.org

L'évocation de six chantiers exploratoires des perspectives métropolitaines globales ne prétend ici aucunement en rendre compte, pas plus que des autres mégapoles dont il a été fait mention dans la récente Journée et les Ateliers scientifiques où ont pu être évoqués explicitement Mexico –où la dernière enquête semble montrer un déclin de 15% du taux moyen de mobilité–, à Los Angeles, Pékin, Londres, Le Caire, Bombay, Tokyo et Rio de Janeiro. En parallèle, nous tentions de rassembler les données accumulées de longue date par les uns et les autres concernant les mobilités et les systèmes de transport et de les actualiser et systématiser. Tous ces exercices sont inachevés et on ne saurait en rendre compte de manière exhaustive ; ce qui ne libère pas du devoir de les soumettre à débat, sous forme partielle. Ces matériaux et leur élaboration sont mis en ligne,

accessibles sur Internet sous le site *ad hoc* megapole.org. D'ailleurs, la mobilité est aussi virtuelle, se dit-on...

Le propos de cet article est centré sur la définition de la mégapole à partir de ses mobilités. L'honnêteté oblige à avouer que tout ce projet est parti de l'observation surprenante de la baisse tendancielle de la mobilité quotidienne à São Paulo, qui a motivé un travail scientifique de plus de dix ans pour tenter d'en comprendre le sens et la portée, au-delà de ses dimensions sectorielles et locales. Il semble qu'après de nombreuses procédures, on soit sur le point d'aboutir, à partir d'un approfondissement et d'un élargissement thématique et géographique. Ce qui hier semblait exceptionnel, voir dubitatif, deviendrait une évidence.

Entre hier et demain, la mégapole se présente à la fois comme l'indéniable cadre de vie réel de près d'un demi milliard d'êtres humains et comme un objet scientifiquement indéfini, dont on imagine mal la destinée. Une hypothèse selon laquelle les mobilités en représentent les forces vives doit évidemment tenir compte de tous les mécanismes saturateurs et méga-bloquants en œuvre dans de telles concentrations urbaines.