



France Culture SPECIALE "VILLES ET TERRITOIRES" La société des nations 6/3/08

LA VILLE-MONDE, émission de **Madeleine Mukamabano**, avec quatre invités aujourd'hui.

François Ascher. Professeur à l'Institut français d'urbanisme à l'Université de Paris VIII.
Petros Petsimeris Professeur à l'Université de Paris I.
Jérôme Monnet Professeur de l'université Paris VIII, et directeur-adjoint de l'Institut français d'urbanisme.
Etienne Henry Directeur de recherche à l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité.

Alors tout d'abord, peut-être une question de sémantique parce que dans toute la littérature d'urbanisme on rencontre des termes tels que ville-monde, mégapole, mégalopole : est-ce que tout cela recouvre la même réalité ?

François Ascher - Non, la réalité générale, c'est ce qu'on peut qualifier de « processus d'urbanisation », c'est-à-dire que de plus en plus dans les pays développés déjà depuis un certain temps, mais également dans les pays en voie de développement, la population et les richesses se regroupent dans les villes. Le phénomène important de ces temps les plus récents, est que les richesses se regroupent de plus en plus dans les villes les plus importantes. On assiste donc à la croissance accélérée des grandes villes, des grandes agglomérations urbaines. C'est une croissance qui se passe un peu comme celles des entreprises, c'est-à-dire que les villes font de la croissance interne et de la croissance externe. « Interne » car elles s'urbanisent, alors qu'autour elles s'étendent, se développent, se densifient, grandissent ; puis en même temps, « externe », parce que grâce aux moyens de transport et aux moyens de télécommunication, elles annexent dans l'espace de la vie quotidienne des villes et des villages de plus en plus lointains. Et donc de très vastes territoires se forment, territoires urbains qui sont l'espace de la vie quotidienne et des activités économiques et qui appartiennent au même ensemble urbain. On donne des noms différents à ces ensembles urbains. Certains parlent de « région urbaine », d'autres de « mégapole », de « mégalopole ». D'autres encore de « métapole » comme un stade plus avancé d'urbanisation. Il y a d'ailleurs eu toute une histoire des géographes sur ces appellations. Mais ce qui est caractéristique, c'est que ces ensembles rassemblent dans un même espace de la grande ville, de la petite ville, du faubourg, du village, de la campagne. Tout ça s'intègre dans ces nouveaux ensembles. Et je crois que c'est ça le phénomène majeur. Par « mégapole » ou « mégalopole », on considère quand même que ce sont les agglomérations les plus importantes.

Jérôme Monnet - Oui je suis tout à fait d'accord. Je crois que ce qu'il faut retenir de cela, c'est simplement qu'il ne s'agirait pas de trouver qu'il y a un mot attaché à une chose. On parle bien de processus. C'est pour cela que vous avez cette diversité de termes dans la production scientifique sur la ville. Tous ces termes, ce sont des catégories qu'on essaie de construire pour rendre compte d'une dimension ou de plusieurs, d'un ensemble de

dimensions de ces phénomènes. Mais ce n'est pas une chose, c'est-à-dire que vous ne pouvez pas dire que la mégapole c'est telle chose et la mégalopole c'est telle autre chose. Après on se met d'accord ou pas, parce qu'il y a bien sûr des débats et des discussions là-dessus : soit parce qu'il y a eu un débat scientifique, soit par un consensus non discuté, on réserve par exemple « mégalopole » à des grands ensembles de nébuleuses urbaines tels qu'on en trouve sur la côte Nord-est des États-unis, au Japon ou dans le cœur de l'Europe, et plutôt « mégapole » à quelque chose de plus descriptif et plus général, puisque cela veut dire « ville géante ». Etant bien entendu, et il faut insister ici sur ce qu'a dit François Ascher, qu'il n'y a pas de seuil pertinent. Dix millions d'habitants bien sûr c'est bien commode pour faire un corpus d'analyse, mais entre la ville de 10,1 millions d'habitants et la ville de 9 millions d'habitants, il n'y a pas de différence substantielle ou essentielle, la question ne se pose pas là. Donc, il y a multiplicité des termes et polysémie. Cette multiplicité rend bien compte du phénomène urbain observé aujourd'hui.

Petros Petsimeris - Je suis d'accord avec mes collègues, mais j'aimerais bien dire quand même qu'il ne s'agit pas uniquement de questions de géographes. La question de la ville et de la ville-monde, est une question qui naît avec la modernité. Je parle de la modernité de la période d'Aristote. La Mégalopolis était un projet dans la Grèce Ancienne d'unification du système urbain des villes grecques. C'est de là que Gottman, le grand géographe français, utilise le terme de « mégalopolis ». « Megalopolis » en Grèce est toujours restée un petit village, elle n'a pas bougé. Par contre on a utilisé ce terme-là pour désigner la grande conurbation des États-unis. Alors, pour la question de la ville-monde, on a utilisé beaucoup de termes : c'était les « villes mondiales », la *World City*, la « mégalopolis »... Certaines villes n'ont pas besoin de l'appellation « monde » pour être « ville-monde ». Si vous dites Rome, Paris, Londres, New York, vous dites énormément de choses. A partir du moment où vous commencez à nommer certaines villes, vous faites de la géographie, de l'économie, de la sociologie et de la philosophie. C'est-à-dire qu'en énonçant certains mots, vous êtes en train de les classer. Mais la « ville-monde », à mon avis, signifie au moins deux choses : sur le plan de la grande échelle, de l'échelle macro, cela signifie une ville qui domine par sa culture, par sa production, par son innovation et par la diffusion de cette innovation ; à l'échelle locale, cela renvoie aux principes de l'hétérogénéité et de la diversité, qui étaient les principes constituants de la ville.

Etienne Henry - Pour terminer la définition à quatre, je propose quand même d'en rester à la « mégapole », qui sonne comme un barbarisme même si cette désignation figure dans le dictionnaire culturel d'Alain Rey : effectivement, si on s'en tient à sa définition, la mégapole c'est la ville qui dépasse les dix millions d'habitants. Venant du grec ancien, c'est une ville qui a existé 350 ans avant Jésus Christ, dans le Péloponnèse, et qui a été rasée par les Slaves. Je voudrais seulement rebondir sur ce que disait François Ascher, distinguant la ville-monde par le fait que la richesse se regroupe dans la ville. Mais la pauvreté aussi se regroupe dans la ville, dans la mégapole. Et c'est un phénomène assez important. Le phénomène majeur, que ce soit au Nord ou au Sud, est que la pauvreté se concentre dans la ville. Ce qui ne veut pas dire qu'il n'y a pas de pauvreté dans la campagne. Et je voudrais aussi ajouter quelque chose, qui me semble important par rapport à la définition qui a été posée de la ville par Blaise Pascal : l'espace de la ville est quand même un espace où l'on circule, même si ce n'est plus seulement à pied ou voituré en chaise portée. Toute référence gardée envers les sinologues, je crois avoir appris à Shanghai qu'on y définit le quartier par un terme illustratif de mon propos, le *jiedao*, qu'on peut traduire du mandarin par « circuit ». Si l'unité de base de la mégapole chinoise est le circuit, c'est très utile pour dire que l'activité essentielle en ville, c'est qu'on y circule. Alors, si l'on voulait délimiter la ville, ou la mégapole, on pourrait dire, sans vouloir tirer la couverture à nous, que c'est le territoire des circulations. Mais quel territoire et quelles circulations, dans quel rayon ? Vaste débat, dans lequel François Ascher et des tas de gens ont des choses à dire : si dans le monde post-moderne, on est mobile avec son ordinateur, avec son avion, avec son portable, etc., on est très très loin de Mégapolé la grecque ; mais qui est concerné par ces nouvelles technologies ? Ceux qui en ont le pouvoir et sont source du pouvoir des villes ; et je rebondis par rapport au thème, à la pertinence de cette émission pour dire qu'effectivement les mégapoles ont un pouvoir dans le concert des nations. Ce n'est pas par hasard si on se dispute pour savoir où on va définir des jeux olympiques, parce qu'effectivement les villes ont un pouvoir certain et un certain pouvoir.

Aujourd'hui il y a aussi des polémiques sur les statistiques et vous avez dit qu'il n'y a pas de différence entre les villes de dix millions, d'un million ou de cent mille habitants. S'il fallait les classer très rapidement quels sont les plus grandes villes, les plus gigantesques, ces villes-monde qui combinent les aspects que vous avez évoqués tous, aussi bien l'espace, la richesse et la pauvreté, mais aussi ce côté cosmopolitisme...

François Ascher - Je ne crois pas qu'un classement puisse apporter quelque chose, on range dans cette catégorie des espaces urbains qui sont quand même très différents. Quand vous allez en Chine on vous dit que Chonqking est la plus grande ville du monde. C'est vrai parce que c'est un territoire gigantesque, qu'ils appellent la ville et qui n'est pas encore complètement urbanisé. Mais ce n'est pas du tout la plus grande ville du monde. Ensuite on parle de la conurbation du Nord-est des États-unis comme d'une mégalopole, là vous avez des dizaines de millions d'habitants, mais c'est un espace qui n'est pas de même nature que la région parisienne, où vous avez à peu près dix millions d'habitants, ni que les grandes concentrations urbaines d'Afrique. Donc on a là quand même, au-delà de la catégorie « grandes ville » et plus que sur la question de la taille, des types de sociétés, des types de villes et des types d'enjeux qui sont sensiblement différents. Alors je suis d'accord avec Etienne Henry pour dire que la question de la mobilité est une question clef qui se pose dans toutes les villes, et l'une des caractéristiques de notre monde moderne, c'est précisément que l'échelle de la vie quotidienne se passe de moins en moins au niveau du quartier. Avant, pour le dire très vite, en tout cas en Europe mais c'était la même chose largement en Chine aussi, même dans les grandes villes, la ville était aussi un espace de proximité. Les voisins étaient aussi des collègues, des parents et des amis. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas. Les collègues habitent rarement à côté de chez vous, le voisinage est de moins en moins familial, tout cela est dissocié. Aujourd'hui, dans les villes, pour n'importe quelle activité sociale, économique, sportive, culturelle, sanitaire, il faut se déplacer, et il faut se déplacer de plus en plus avec des moyens mécaniques. Et ça c'est un énorme problème. On va parler des différences entre les pays développés et les pays en voie de développement, où l'un des problèmes majeurs de déplacement, c'est la question de la mobilité piétonne. On a des gens qui n'ont pratiquement pas d'autres moyen de se déplacer et qui sont pourtant contraints de plus en plus à se déplacer dans la ville. Donc, la mobilité est effectivement un enjeu très important de toutes ces mégapoles.

Un défi aussi pour les pouvoirs, en tout cas pour les gouvernants. Là y a une contradiction, parce qu'en même temps on dit qu'il faut réduire les gaz à effet de serre et en même temps on se dit qu'il faut développer les moyens de transport pour ces populations puisque toutes les projections annoncent que le monde s'urbanise : j'ai vu que d'ici 2025, plus de 60% de la population sera dans les villes, donc les questions restent posées.

Jérôme Monnet - La question reste posée, enfin je dirais même qu'elle ne se pose plus. Ça fait maintenant 150 ans que chaque fois qu'on franchit des seuils symboliques par millions, on se dit qu'on a atteint les limites. La première fois que ça a été dit, c'est lorsque Londres a dépassé deux millions d'habitants, en 1850. On a dit que c'était ville monstre, qu'on ne pourrait jamais vivre dans des villes avec deux millions de personnes agglomérées, que ça représenterait des défis pour l'approvisionnement, pour la mobilité, pour la coexistence (déjà, une extrême pauvreté coexistait avec l'extrême richesse de l'époque), pour la coexistence de mondes culturels différents, etc. Cela fait donc 150 ans qu'on n'a pas encore admis que le destin urbain c'était notre destin, que les villes c'était l'habitat d'une humanité qui est déjà à plus de six milliards, c'est l'habitat banal. On est toujours dans un regard qui exceptionnalise la grande ville, comme si c'était quelque chose qui nous dépassait, comme si ce n'était vraiment pas le mode de vie normal de l'humanité.

Petros Petsimeris - Sur la question de la taille, je suis tout à fait d'accord avec mes collègues, parce que pour la définir il faut qu'on définisse la superficie, c'est-à-dire l'aire d'extension d'une ville. Alors Londres c'est la City, c'est l'*Inner London* opposée à l'*Outer London*. C'est la même chose pour la question de l'agglomération à Paris et d'autres villes. A partir du moment où naît une conurbation, on a de plus en plus de difficultés à définir la ville. Cela signifie qu'on n'a pas à la définir de façon universellement acceptable et acceptée, c'est-à-dire pour les élections, pour les services, pour l'école... Cela signifie qu'on n'arrivera pas à donner la taille de cette population-là. Cela signifie qu'on n'arrive pas à la définir d'une façon générale. Sur la question des concentrations de richesse et de pauvreté, j'aimerais bien réagir. On a la concentration des richesses et de la pauvreté parce que la

ville est la naissance, la plus élevée de notre civilisation, qui est le produit de la division du travail, division sociale et spatiale du travail. Alors c'est normal qu'on ait les fonctions les plus centrales et les plus importantes, les élites, et aussi la pauvreté. Pour arriver à l'exemple de Jérôme Monnet sur Londres : deux millions d'habitants en 1951, et à peu près six à sept millions à la fin du XIX^e siècle, avec deux millions de pauvres dans la partie de l'extent, c'est-à-dire les travaux de Basent –qui n'était pas marxiste, mais libéral– sur Londres, habitant à East London, à deux kilomètres de la City, du centre financier du monde de l'époque.

Mais alors, quand vous parlez comme ça, on a l'impression que la ville engendre elle-même ces pouvoirs d'attraction des populations. Donc ce n'est même pas quelque chose de planifié ?

Jérôme Monnet - Bien sûr, ce n'est pas planifié. Peut-être que là on pourra creuser un peu ce que vous avez proposé à la discussion par le titre-même qui était le concept de « ville-monde ». Parce qu'en fait on se retrouve avec aujourd'hui la rencontre de deux façons de le considérer. D'une part, ça fait très longtemps, depuis aussi longtemps que l'humanité fabrique des villes, qu'elle a fabriqué celles qu'elle distingue elle-même comme des « villes-monde », des villes qui sont la représentation de la complexité du monde. On mentionnait Rome qui à ce moment-là était la « ville-monde », c'est-à-dire à la fois le centre d'un empire mais, en interne, elle reflète la diversité de cet empire. Donc c'est toute la thématique du cosmopolitisme, de la diversité, de l'hétérogénéité de ces villes. Ça intègre l'hétérogénéité sociale. Mais cela rencontre aujourd'hui une autre acception du concept de « ville-monde » qui est de considérer que le monde est une ville. En fait c'est ce qui était dans le titre du livre de Saskia Sassen *The global city*, la ville globale, la ville planète. Il y avait le sens de monde comme un univers social ; et puis évidemment il y a le sens de monde au sens de la planète. Les deux sens convergent aujourd'hui.

Etienne Henry - On devrait revenir sur la question que vous avez posée de la mégapole, et des seuils. Parlant ici des villes de dix millions d'habitants et plus, on essaie de parler des réalités. Nous avons proposé, une définition à partir des circulations et des mobilités et de discuter de ce qui se passe aujourd'hui. Pas du tout pour discréditer la discussion théorique, je pense qu'elle est valable, importante et nécessaire dans les enceintes universitaires. Mais je voudrais seulement rapporter quelque chose, qui est le fruit de nos travaux de terrain, pour rappeler que ce sont les gens qui font les villes. Un de mes interviewés dans la périphérie Est de São Paulo est venu du Nord-est du Brésil, comme beaucoup de gens –comme le président de la République– à trois mille kilomètres, à pieds, en six mois. Quand il est arrivé, il allait comme beaucoup de migrants chercher un vague cousin qui habitait dans la zone Est de São Paulo, et il a demandé autour de lui : « Comment je fais pour aller à Guaianases ? » : on lui a indiqué l'autobus à prendre dans le centre ; ce à quoi il a répondu qu'il était venu à pied et qu'il n'allait pas prendre le bus. Il avait 11 ans ; il était est venu avec ses frères en quête de travail. Les universitaires disent que cette extrémité de la zone Est est une zone de frontière, un « hors-ville » ; il répond que son quartier Guaianases fait partie de la ville de São Paulo et n'est même hors des limites de la ville, dans la région métropolitaine.

Là vous parlez des frontières sociologiques à l'intérieur de ces villes gigantesques.

Etienne Henry - Depuis son vécu, il dit : « Pour moi, ce n'est pas une zone frontière, c'est la porte d'entrée dans la ville ». Il a connu toute la ville de São Paulo, avec ses pieds, y compris les quartiers les plus huppés ; il en connaît les rues, les moindres recoins... ; la rue Oscar Freire, qui est l'équivalent de notre avenue de l'Opéra, il la connaît, il ne connaît pas les intérieurs, il ne sait pas qu'à l'intérieur ce sont les salons des psychanalystes et des coiffeurs. Or les gens qui habitent dans le centre de São Paulo ne connaissent pas la zone Est, Guaianases, Cidade Tiradentes...

Vous avez des gens qui habitent La Chapelle et qui ne connaissent pas le 16^e arrondissement.

Etienne Henry - C'est bien là la difficulté de définir la ville et l'avantage de partir des circulations, avec les critères : au-delà de dix millions d'habitants, la mégapole acquiert les dimensions d'un pays... Et pour préciser le sens de ce que disait François Ascher : la

mégapole, c'est la ville où on circule par moyens motorisés. La marche à pied comme solution dans la mégapole, c'est un leurre. Quand on habite à 25-30 kilomètres, qu'on soit à Londres, à Paris ou à São Paulo, dire qu'on peut les parcourir à pied matin et soir n'est pas vrai.

Petros Petsimeris - A Paris pendant les périodes de grève on peut le faire.

Etienne Henry : Les conditions de déplacement durant les grèves à Paris, c'est le quotidien à São Paulo !

Petros Petsimeris - A Paris pendant les périodes de grève on peut le faire, à Londres c'est impossible. Ça dépend de la densité. La ville est un objet très complexe, qui n'appartient à aucune discipline ; c'est un objet pluridisciplinaire, il n'y a pas d'enceinte universitaire et il y a des travaux empiriques à l'université parce qu'il n'y a aucune théorie qui ne se base pas sur un travail théorique. Par contre, j'aimerais bien rebondir sur l'importance de la mobilité et de l'interaction spatiale. Il faut qu'on sache la complémentarité, la spécialité des différentes composantes d'une aire métropolitaine ou d'une mégapole, pour dire qu'on a effectivement quelque chose qui ressemble à une aire métropolitaine. Hélas, il y a une progression dans le temps et dans l'espace de ces limites. Et c'est pour ça qu'on a de plus en plus de mal à définir. Si on n'arrive pas à définir, ça veut dire qu'on aura de plus en plus de mal à gouverner.

François Ascher - Vous avez posé la question tout à l'heure : « tout ça c'est planifié ? ». Jérôme Monnet a dit que non : je ne suis pas d'accord. Aujourd'hui dans les pays européens, on planifie la métropolisation, depuis des années on mène une politique pour créer des grandes villes, parce que ces grandes villes sont supposées plus compétitives que les petites villes. Il y a dans les pays développés, dans les pays du Nord, la volonté de développer des grandes villes parce qu'elles sont plus performantes dans l'économie mondiale, elles permettent des infrastructures qui ne sont pas possibles avec des petites villes, et donc il y a la volonté non pas de produire des mégapoles de dix millions d'habitants, mais d'avoir des villes plus grandes pour qu'elles soient plus performantes et plus compétitives. Un autre point par rapport à la question de la mobilité, c'est la question des technologies de télécommunication. Quand le téléphone est apparu à la fin du XIX^e siècle, des observateurs pensaient que grâce au téléphone, il n'y aurait plus besoin de se déplacer, et donc que la croissance des villes allait s'arrêter. En fait le téléphone a suscité plus de mobilité qu'il n'en a remplacé, et le téléphone a été plutôt un instrument de croissance des villes, comme le tramway, l'électricité, l'ascenseur, etc., à cette même époque. De la même manière, il y a quelques dizaines d'années –et il y a encore quelques futurologues qui le disent– grâce aux télécommunications, demain on pourra faire la même chose au milieu de Paris et au fin fond du massif central. Beaucoup ont pensé que grâce aux télécommunications, on allait pouvoir enrayer l'urbanisation. On constate exactement la même chose : les télécommunications servent plus à la mondialisation et à la globalisation urbaines qu'à la décentralisation. Alors il y a bien sûr un peu de télétravail, il y a quelques professionnels qui habitent dans le Massif central et qui viennent trois jours par semaine à Paris ; mais globalement, les télécommunications ne se substituent pas aux transports et suscitent plus de mobilités et d'échanges qu'elles n'en remplacent.

Jérôme Monnet - Je suis d'accord. Quand j'ai réagi brutalement en disant qu'il n'y avait pas de planification, je me plaçais dans une perspective temporelle qui n'est effectivement pas celle que vous discutiez, qui était celle de la période contemporaine c'est-à-dire sur cette sorte de programmation de la construction de l'habitat humain par les êtres humains, les gens, depuis des millénaires. Il semble toujours important de ramener la question de l'urbanisation contemporaine dans la longue durée, à la fois pour qualifier ce qu'elle a de particulier aujourd'hui, c'est-à-dire par exemple ce caractère planétaire commun, et en même temps rappeler que dans la construction de leur habitat, d'un habitat complexe, la ville, on fabrique les technologies pour habiter dans ces conditions-là, les technologies de transport, les technologies de télécommunication, d'information, etc. Donc ça me semble toujours très important de ramener ça. Et dans cette perspective à long terme, s'il y a de la planification, elle ne s'exerce que dans une partie de ces espaces ; et sur des temporalités qui sont beaucoup plus courtes. Aujourd'hui, c'est ce que vous souleviez tout à l'heure, c'est une des conséquences de ce qui a été abordé de plusieurs manières, il y a évidemment le défi politique que représente la situation actuelle.

Je ne veux pas jouer les alter mondialistes, ce que je ne suis pas, est-ce que le développement de la ville, surtout de la ville avec le gigantisme auquel on assiste dans certains pays, est quelque chose qui modifie d'une façon ou d'une autre la conception de la démocratie ou de l'exercice démocratique dans une ville ?

Etienne Henry - En guise de réponse, je voudrais seulement m'adresser au maire de Lisieux, ou à tout autre maire d'une ville française de soixante mille habitants, en lui faisant observer qu'en 1890, São Paulo était de la même taille, alors que son maire est aujourd'hui à la tête d'une municipalité dépassant les dix millions d'administrés, entourée de dix autres millions d'habitants presque, c'est-à-dire qu'il est en face d'une ville de quelques vingt millions de citoyens. Le maire de São Paulo gouverne seul pour dix millions d'habitants, une ville qui dépasse en population plusieurs pays du monde, il ne peut s'appuyer sur aucun maire d'arrondissement élu, sa fonction est celle d'un autocrate absolu, quelle que soit son origine ou sa couleur politique : alter-mondialiste, libéral ou communiste.

Ce n'est pas le modèle que vous proposez à Lisieux quand même ?

Etienne Henry - Non, mais cet exemple apporte une réponse à ce débat. Ces gens-là font de la planification urbaine, ils font de l'administration urbaine, ils gèrent la ville, en l'occurrence une ville qui a été construite à la française selon les bons vouloirs des barons du café. Ils ont relevé un défi que le maire de Lisieux n'est pas forcément préparé pour affronter, si d'aventure dans cent ans au cœur du bocage normand... Alter-mondialiste ou pas, il ne s'agit pas d'affirmer qu'« un autre monde est possible », mais de reconnaître qu'il est nécessaire, face aux défis qu'on doit assumer. Un autre transport est nécessaire ; une autre manière d'organiser, de gérer, de penser. Et cet autre transport, encore une fois, il ne peut pas être uniquement le mode doux, avec tout le respect qu'on doit avoir pour les déplacements non motorisés. Il ne peut pas, François Ascher l'a dit, être remplacé par le téléphone, internet, etc., cela n'est pas possible. A São Paulo, la Light a su inverser le cours du fleuve pour produire de l'électricité et motoriser les tramways à traction animale. Sans pour autant résoudre définitivement les problèmes de circulation, loin s'en faut, et en provoquant tous les ans des inondations désastreuses. De défi en défi, je peux reconnaître avec le plus grand respect et non sans affection, que c'est devenu une ville horrible, pourtant capitale cosmopolite, culturelle et touristique!

François Ascher - Je voudrais revenir sur la question qu'évoquait Jérôme Monnet, en disant qu'on élit des maires, mais des maires de commune, pas des maires de l'agglomération métropolitaine. Ce problème de gouvernance des grandes villes, il se pose à peu près partout, notamment dans les pays développés et démocratiques, qui ont eu du mal à adapter leurs institutions aux nouvelles structures urbaines. Il y a eu des réformes, comme à Londres, où on a essayé de créer un maire, élu au suffrage universel, pour le grand Londres. C'est une des conditions de l'efficacité de la gouvernance et de l'action urbaine. Mais il y a un très grand décalage entre le poids économique et social de ces grandes villes, et leur poids politique. Bien sûr, ces villes jouent un rôle important dans la mondialisation, mais elles jouent un rôle politique globalement mineur aujourd'hui.

A l'échelle nationale ?

François Ascher - A l'échelle nationale et internationale. Parce qu'il n'y a pas de pouvoir métropolitain dans ces grandes villes. Elles se livrent une compétition internationale, pour attirer des jeux olympiques, des investissements et des choses de ce genre, et elles souffrent même dans ce domaine-là, de la fragmentation de leurs pouvoirs, parce que l'Ouest parisien est en concurrence avec l'Est parisien, la ville de Paris est en concurrence avec le département 92, etc., ce qui fait qu'il y a très peu d'actions communes.

Il n'y a pas d'identité politique commune à ces grands ensembles ?

François Ascher - Il y a bien la région Ile-de-France, mais qui est une entité politique très faible, qui est très éloignée, qui a peu de pouvoir, et qui a souvent malheureusement gâché le peu de pouvoir qu'elle avait. Donc la région Ile-de-France répartit un certain nombre de moyens, distribue plutôt les moyens aux communes et aux départements, plutôt qu'elle ne mène de véritable politique. Et ce problème de la gouvernance des très grandes villes on le trouve un peu partout. On souffre aujourd'hui d'un excès de décentralisation et de

proximité dans beaucoup de ces villes. Cela bloque par exemple beaucoup d'investissements qui sont nécessaires ; parce que les gens disent qu'il faut faire du logement social, mais pas à côté de chez eux. S'il y a un problème de logement social par exemple, c'est bien parce qu'il n'y a pas de gouvernance métropolitaine. Ils veulent bien qu'on fasse une ligne de chemin de fer ou une autoroute, mais pas chez eux. Donc aujourd'hui, le retard d'infrastructure dans ces villes est souvent dû à une question institutionnelle et politique.

extraits transcrits pour www.megapole.org