

Société neuchâteloise de géographie
Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel



GÉO-REGARDS

REVUE NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE

MONDIALISATIONS URBAINES : FLUX, FORMES ET GOUVERNANCES

GÉO-REGARDS

REVUE NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE

MONDIALISATIONS URBAINES : FLUX, FORMES ET GOUVERNANCES

TEXTES RÉUNIS PAR BLAISE DUPUIS ET OLA SÖDERSTRÖM

N° 3, 2010

**SOCIÉTÉ NEUCHÂTELOISE DE GÉOGRAPHIE ET
INSTITUT DE GÉOGRAPHIE DE L'UNIVERSITÉ DE NEUCHÂTEL**

EDITIONS ALPHIL-PRESSES UNIVERSITAIRES SUISSES

© Éditions Alphil-Presses universitaires suisses, 2010

Case postale 5
2002 Neuchâtel 2

Suisse

www.aphil.ch

www.aphilrevues.ch

© Société neuchâteloise de géographie, www.s-n-g.ch

© Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel, www.unine.ch/geographie

Géo-Regards: revue neuchâteloise de géographie est une revue à comité de lecture issue de la fusion du *Bulletin de la Société neuchâteloise de géographie* et de *Géo-Regards: cahiers de l'Institut de géographie*.

N° 3, 2010

ISSN 1662-8527

Abonnements

L'adhésion à la Société neuchâteloise de géographie comprend l'abonnement à *Géo-Regards: revue neuchâteloise de géographie*.

Cotisations annuelles: membre ordinaire: 35.- ;

couple: 60.- ; étudiant-e: 20.-

Abonnement (sans adhésion): 33.-

Société neuchâteloise de géographie

Case postale 53

2006 Neuchâtel

www.s-n-g.ch

Vente directe et librairies

Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

Case postale 5

2002 Neuchâtel 2

commande@livresco.ch

Vente version électronique

www.aphilrevues.ch

Comité scientifique et de rédaction

Roger Besson, Katia Chardon, Frédéric Chiffelle, Antonio da Cunha, Blaise Dupuis, Pierre-Yves Jeanneret, Raoul Kaenzig, Béatrice Lapray, Sophie Marchand, Clémence Merçay, André Pancza, Étienne Piguët, Raffaele Poli, Mark Reinhard, Patrick Rérat, Hubert Rossel, Jean Ruegg, Valérie Sauter, Ola Söderström, Romaric Thiévent, Odile Tissot-Daguette.

Rédacteur

Patrick Rérat

Traduction des résumés

Claude Fleischner, Hubert Rossel et les auteurs

Photos de couverture

Blaise Dupuis, 2010, Roger Besson, 2009

Graphisme et mise en page

Nusbaumer-graphistes sàrl, Delémont - www.nusbaumer.ch

Responsable d'édition

Alain Cortat, Éditions Alphil-Presses universitaires suisses

ÉDITORIAL

MONDIALISATIONS URBAINES : FLUX, FORMES ET GOUVERNANCES

Jusque dans les années 1980, le phénomène urbain était essentiellement analysé à une échelle locale, nationale ou régionale. Depuis une vingtaine d'années s'est développée une approche mondiale de l'urbain en géographie et dans d'autres sciences sociales. Celle-ci trouve son origine dans la crise des villes industrielles des pays du Nord dans les années 1970 liée à la nouvelle division internationale du travail. Il s'agissait alors d'expliquer le mécanisme faisant le lien entre différents phénomènes : l'essor des services dans certaines villes du Nord, le déclin de l'industrie dans d'autres, ainsi que le développement industriel dans certaines villes du Sud. Dans un premier temps, ces recherches ont ainsi porté sur les relations d'interdépendance liant différents espaces urbains dans le monde et plus particulièrement sur le petit nombre de villes qui fonctionnent comme centres de commandement du système économique international. C'est le cas des réflexions pionnières de John FRIEDMANN (1986) sur les *world cities*, puis des travaux de Saskia SASSEN (1991) sur la ville globale. Plus récemment, Peter TAYLOR (2004) s'est efforcé de mettre en évidence le fonctionnement d'un système de villes mondiales en privilégiant lui aussi leur rôle économique et en utilisant le même indicateur principal que Saskia SASSEN : les activités des entreprises de services à la production (banques, comptabilité, marketing, conseil juridique, etc.).

Cette nouvelle approche des espaces urbains accompagne une « *nouvelle ère mondiale des villes* », ces dernières sont en effet devenues depuis la seconde moitié du XX^e siècle à nouveau plus autonomes, interconnectées et interdépendantes après avoir été en quelque sorte éclipsées par les États nations depuis le XVII^e siècle. Cette première vague de recherches (qui se poursuit aujourd'hui) a donc permis d'expliquer les mécanismes par lesquels certaines villes jouent un rôle majeur (et parfois déterminant) dans l'économie contemporaine.

Une seconde vague de travaux s'est formée à la fin des années 1990 et porte sur les taches aveugles des travaux effectués par des auteurs comme FRIEDMANN, SASSEN et TAYLOR. Il s'agit, d'une part, du rôle des acteurs, des flux culturels et des politiques urbaines dans la mondialisation des villes. Il s'agit, d'autre part, des mécanismes de

transformation qui façonnent les villes « *mondialisées* », celles du Sud en particulier, et non pas seulement « *mondialisantes* » (LÉVY *et al.*, 2008), comme Londres, New York, Paris et Tokyo. De nombreuses recherches ont ainsi porté ces dernières années sur les villes « *en dehors de la carte* » ou « *ordinaires* » (ROBINSON, 2006), le cosmopolitisme urbain (SÖDERSTRÖM *et al.*, 2009) et la mobilité des politiques urbaines (MCCANN, 2010).

Ces travaux de la deuxième vague sont également en phase avec des transformations majeures des sociétés contemporaines. Ils accompagnent d'une part une prise de conscience de la diversité des mécanismes (politiques, culturels, sociaux, économiques) et des interconnexions qui sont constitutifs de la mondialisation contemporaine¹. Ils prennent d'autre part davantage en considération une autre « deuxième vague », celle de l'urbanisation du monde qui touche principalement les villes des pays les moins développés².

Par conséquent, l'étude de la mondialisation urbaine se décline désormais au pluriel autant du point de vue des thèmes que des espaces concernés, d'où le titre de ce dossier de Géo-Regards : « Mondialisations urbaines ». Il est évident que ce dossier ne peut couvrir qu'une petite partie de ce passionnant et désormais foisonnant champ de recherches³. Les auteurs des articles ont ainsi été appelés à contribuer à notre compréhension de trois aspects de ce processus qui nous semblent particulièrement importants : les modes de gouvernance des villes, les flux globaux qui façonnent les espaces urbains contemporains et les modalités de transformations (matérielles ou sociales) qui en découlent.

GOUVERNER LES VILLES

La gouvernance des villes contemporaines compose avec la diffusion mondiale de « bonnes pratiques » en matière de planification et de gestion des villes. Ces connaissances sont produites et mises en circulation par divers acteurs et institutions. La Banque mondiale, à travers ses programmes d'action et la publication de ses rapports sur le développement dans le monde, diffuse en particulier différentes prescriptions quant au développement des pays et villes auxquels elle accorde son aide. Le premier article de ce dossier, écrit par Isabelle SCHOEPPER et Joëlle SALOMON CAVIN, analyse comment cette institution influente a reconsidéré les villes du Sud depuis quelques années.

¹ Il faut distinguer (la langue française le permet), la *mondialisation*, qui recouvre les divers mécanismes mentionnés ci-dessus, de la *globalisation*, qui concerne essentiellement la sphère économique.

² Comme l'indique le rapport sur *l'état de la population mondiale* des Nations-Unies en 2007 (page 7) : « *La première vague d'urbanisation s'est manifestée en Amérique du Nord et en Europe en l'espace de deux siècles, de 1750 à 1950, la population urbaine étant passée entre ces deux dates de 15 à 423 millions d'habitants, soit de 10 % à 52 % de la population totale. Lors de la seconde vague, dans les pays en développement, le nombre de citadins passera de 309 millions d'habitants en 1950 à près de 3,9 milliards en 2030. Au cours de ces 80 ans, le pourcentage de la population urbaine de ces pays passera de 18 % à environ 56 %.* »

³ *The Global Cities Reader* (BRENNER et KEIL, 2006) en donne un bon aperçu général.

Entre des modèles de gouvernance circulant mondialement et leur « application » locale, des écarts importants sont souvent constatés. Dans sa contribution, Laurence CROT examine comment la ville de Buenos Aires a adopté et adapté un modèle de gouvernance exogène – le budget participatif élaboré à Porto Alegre – et questionne sa compatibilité institutionnelle avec la situation de la capitale argentine à travers une analyse des motivations politiques qui ont présidé à son importation. Blaise DUPUIS étudie un autre cas de mobilité de politiques urbaines : celui du partenariat public-privé entre l'État français et la *Walt Disney Company* qui a mené à créer une nouvelle ville, le Val d'Europe, fondée sur des principes d'architecture et d'urbanisme néo-traditionnels. Il montre que ces principes sont historiquement issus de l'Europe préindustrielle et y reviennent « traduits » par un réseau transatlantique d'architectes et d'urbanistes.

ANALYSER LES FLUX

La mobilité des personnes constitue un vecteur important de la mondialisation des espaces urbains. Celle-ci repose notamment sur la création d'infrastructures facilitant l'accès et la vitesse de déplacement. Frédéric DOBRUSZKES et Patrick RÉRAT analysent dans leur article la desserte aérienne de Bruxelles et de Zurich en considérant à la fois les positions de ces métropoles dans la hiérarchie urbaine et les stratégies des compagnies aériennes dans un contexte d'économie de marché de plus en plus concurrentielle. Mathias LERCH et Philippe WANNER interrogent de leur côté, à l'échelle de la Suisse, l'apport démographique des migrations internes des étrangers. Ils démontrent que les étrangers hautement qualifiés ont tendance à quitter les centres urbains, tandis que ceux d'entre eux qui sont faiblement qualifiés y retournent.

TRANSFORMER LES VILLES

Les flux mondiaux d'idées, de personnes et de capitaux, médiatisés par des politiques urbaines locales, contribuent d'une façon importante aujourd'hui aux transformations matérielles et sociales des espaces urbains. Patrick NAEF observe ainsi comment le Monténégro, pays sortant de dix ans d'embargo, se reconnecte à la scène mondiale à travers le tourisme. Il montre en particulier comment l'inscription de la ville de Kotor au patrimoine mondial de l'humanité a participé à la gentrification et à la muséification du site. Béatrice FERRARI propose pour sa part une lecture critique des formes architecturales et des pratiques urbaines qui traduisent la mondialisation de la ville de Pékin. Elle décrit comment les habitants de la capitale chinoise utilisent activement le monde comme une ressource de leur imaginaire quotidien et participent ainsi à la création d'une forme spécifique de modernité. Enfin, dans le dernier article de ce dossier, Julien MBAMBI analyse la modernité d'une autre capitale : Brazzaville au Congo. Il montre qu'à l'aube du cinquantième anniversaire de l'indépendance du pays, le développement urbain de la ville tend à valoriser certains espaces au détriment d'autres et à exclure ainsi de nombreux habitants de l'accès aux infrastructures urbaines.

La richesse conceptuelle et empirique des articles présentés dans ce dossier témoigne du dynamisme de ce domaine de recherches. Pris dans leur ensemble, ces articles, qui portent sur différents chaînons (flux, gouvernance, transformations matérielles) et dimensions (économique, politique, culturelle) de la mondialisation des espaces urbains contemporains, permettent de mieux comprendre les mécanismes qui la régissent.

Ola SÖDERSTRÖM, Blaise DUPUIS
Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel
ola.soderstrom@unine.ch
blaise.dupuis@unine.ch

BIBLIOGRAPHIE

- BRENNER Neil et KEIL Roger (éds), 2006 : *The Global City Reader*, New York : Routledge.
- FRIEDMANN John, 1986 : "The World City Hypothesis", *Development and Change* 17, 69-83.
- MCCANN Eugene, 2010 : "Urban Policy Mobilities and Global Circuits of knowledge: Towards a Research Agenda", *Annals of the Association of American Geographers* (à paraître).
- LÉVY Jacques (dir.), 2008 : *L'invention du monde*, Paris : Presses de Sciences Po.
- ROBINSON Jennifer, 2006 : *Ordinary Cities. Between Modernity and Development*, London : Routledge.
- SASSEN Saskia, 1991 : *The Global City - New York, London, Tokyo*, Princeton : Princeton University Press.
- SÖDERSTRÖM Ola *et al.*, 2009 : *Urban Cosmographies*, Roma : Meltemi.
- TAYLOR Peter J., 2004 : *World city network : a global urban analysis*, London : Routledge.

BANQUE MONDIALE : LA VILLE RECONSIDÉRÉE

ISABELLE SCHOEPFER, JOËLLE SALOMON CAVIN

Unité de géographie, Université de Fribourg
Institut de politiques territoriales et d'environnement humain,
Université de Lausanne

isabelle.schoepfer@unifr.ch
joelle.salomoncavin@unil.ch

RÉSUMÉ

Dans cet article, nous discutons l'hypothèse d'un tournant urbain de la Banque mondiale, hypothèse formulée à la suite de la publication du World Development Report 2009 (WDR). À travers une analyse quantitative et qualitative des WDR de 1978 à 2010, complétée par des entretiens auprès d'experts de la Banque mondiale, notre approche vise à décrire et à expliquer la relation à la ville de cette influente organisation internationale.

Mots clés : Banque mondiale, ville, biais anti-urbain, figures types, rapport sur le développement dans le monde.

INTRODUCTION : LE WDR 2009, TÉMOIN DU TOURNANT URBAIN DE LA BANQUE MONDIALE ?

Chaque année, la Banque mondiale⁴ publie un rapport sur le développement dans le monde : le *World Development Report* (WDR). Ce document, élaboré par la

⁴ Parmi les institutions d'aide au développement, la Banque mondiale, organisme international créé en 1944 à Bretton Woods (USA), fait figure de leader. Elle est d'une taille considérable non seulement par l'ampleur de ses moyens financiers (en 2008 la Banque a fourni 46,9 milliards de dollars pour des projets de développement) ou par le nombre de ses membres et de ses collaborateurs (la Banque comprend 186 pays membres et plus de 10 000 collaborateurs), mais également par sa production de connaissances, abondante et influente (<http://www.worldbank.org/>).

Banque depuis 32 ans, présente un aspect spécifique du développement. Largement diffusé auprès des différents acteurs de l'aide au développement et au sein des institutions internationales, il est considéré comme la vitrine du dogme de cette organisation internationale (MAINGUENEAU, 2002, p. 119; CHARNOZ et SEVERINO, 2007).

La publication du WDR 2009 intitulé «Repenser la géographie économique» (*Reshaping Economic Geography*) a provoqué de vives réactions de la part des géographes⁵. Dans leur majorité, ils saluent la redécouverte de l'espace par la Banque, directement inspirée par la nouvelle économie géographique, dont le prix Nobel Paul Krugman est l'un des fers de lance. Le WDR 2009 va en effet à l'encontre de la doctrine traditionnelle de l'institution, qui relevait d'approches macroéconomiques et sectorielles, mais peu territoriales (GIRAUT, 2009). Toutefois, les géographes critiquent aussi sévèrement la pertinence et la comparabilité des données mobilisées (en particulier MORICONI-EBRARD *et al.*, 2010) ainsi que les politiques de développement préconisées par les auteurs économistes du rapport, dont l'un des grands torts est finalement d'ignorer les analyses géographiques du développement (RODRIGUEZ-POSE, 2010). La négligence des différents contextes sociaux, culturels et institutionnels spécifiques dans les analyses spatiales et pour les stratégies proposées constitue une critique majeure. Un élément également fondamental du débat est qu'en dépit d'un changement apparent de paradigme, la Banque mondiale ne remet nullement en cause les options politiques néolibérales de l'aide au développement et l'idée que c'est toujours via le libre fonctionnement du marché que le développement se fera (VAN HAMME *et al.*, 2010).

Notre participation à ce débat ne porte pas sur la pertinence de la nouvelle approche spatiale de la Banque, mais sur l'intérêt accordé à la grande ville. Alors que les grandes concentrations urbaines sont traditionnellement présentées comme une fatalité ingérable pour les pays du Sud (MORICONI-EBRARD, 1996 et 2000), le WDR 2009, qui présente celles-ci comme une condition incontournable du développement, peut apparaître comme une réhabilitation de l'urbain et des espaces métropolitains du Sud (GIRAUT, 2009; SALOMON CAVIN, 2009).

Peut-on parler d'un tournant urbain? Cette question mérite d'être posée parce qu'au moins trois auteurs ont souligné par le passé le caractère «*a-urbain*» – soit l'absence de considération pour la ville – des politiques d'aides au développement de manière générale et de la Banque mondiale en particulier (OSMONT, 1995; YATTA, 2006; PRUD'HOMME, 2007). Pour Annick Osmont, la Banque mondiale a longtemps eu des réticences à l'égard de la ville, notamment parce qu'elle était considérée comme un lieu d'investissement non productif. La conséquence directe de cette attitude aurait été d'ignorer la ville, en tant qu'ensemble social structuré, comme objet d'étude et comme lieu d'intervention (OSMONT, 1995, p. 6). Pour Paul François Yatta, la ville n'a jamais été considérée dans les pays du Sud comme un lieu d'investissement productif. Quand des aides étaient destinées aux grandes villes, c'était en priorité dans le but d'éradiquer les manifestations négatives de l'urbanisation, comme l'extrême pauvreté ou l'insécurité, et secondairement dans celui de promouvoir le développement économique: «*force est de constater que le*

⁵ Pour une synthèse des critiques émises par les géographes, voir RODRIGUEZ-POSE (2010).

développement économique a été largement absent des politiques urbaines quand elles existent» (YATTA, 2006, p. 99). Une représentation de la croissance urbaine uniquement perçue comme un problème pour les pays du Sud aurait été largement construite et diffusée par des organisations internationales comme UN-Habitat. En 1989, Ruth Glass fustigeait ainsi les poncifs anti-urbains (*Clichés of Urban Doom*) véhiculés par la Conférence Habitat I à Vancouver organisée en 1976 par UN-Habitat (GLASS, 1989). De même François Moriconi-Ebrard dénonce le catastrophisme ambiant de la Conférence Habitat II d'Istanbul en 1996 : «*croissance monstrueuse, chaos généralisé, menaces d'explosion ou d'implosion, les discours catastrophistes concernant l'avenir des villes orientent l'essentiel des débats*» (MORICONI-EBRARD, 1996).

Rémy Prud'homme pose quant à lui l'hypothèse d'un biais anti-urbain dans les politiques d'aide au développement, biais dont la manifestation principale est l'absence de prise en considération de la ville dans les projets financés par les organismes d'aide au développement (PRUD'HOMME, 2007)⁶.

Ce biais anti-urbain a selon lui trois origines distinctes. La première est l'«*idéologie anti-urbaine*», qu'il définit brièvement comme «*la crainte et la détestation de la ville dans les pays développés*». Elle aurait influencé à la fois l'aide internationale et la politique des États du Sud. Prud'homme suggère par-là les conséquences énormes que cette inclinaison anti-urbaine des pays du Nord a pu avoir sur les politiques d'aides au développement. Alors que les idéologies anti-urbaines demeurent un objet de recherche encore peu étudié et donc peu explicité (SALOMON CAVIN, 2010), Prud'homme confirme par cette hypothèse l'importance à leur accorder. Que l'on adhère ou non à cette hypothèse, l'enjeu scientifique est d'interroger un système de valeurs susceptible d'influencer d'autant mieux les pratiques qu'il demeure caché.

La seconde origine identifiée du biais anti-urbain est l'idéologie économique dominante de l'aide au développement, élaborée après la Seconde Guerre mondiale. Celle-ci est décrite comme largement «*a-spatiale*» et comme faisant de l'agriculture le gage du développement économique. Prud'homme cite notamment un ouvrage rétrospectif publié à l'instigation de la Banque mondiale par des économistes pionniers de l'aide au développement (MEIER, 1984) dans lequel le terme de *ville* n'apparaît pas, alors que celui d'*agriculture* est cité près de cinquante fois.

La troisième origine du biais anti-urbain se situe dans les pays en développement eux-mêmes, qui ont été plus enclins à favoriser les campagnes que les villes. Prud'homme cite l'exemple de la Chine et de l'Inde dont les dirigeants ont volontairement cherché à freiner l'urbanisation, et décrit également le cas extrême des Khmers rouges vidant Phnom Penh de sa population. «*[Il s'agit] heureusement [d]un cas limite et unique mais il illustre ou caricature l'attitude anti-urbaine – ou si l'on préfère pro-rurale – qui a prévalu dans la plupart des pays en développement*» (PRUD'HOMME, 2007).

⁶ Rémy Prud'homme a présenté cette hypothèse dans le cadre du colloque «*Ville mal-aimée, ville à aimer*», Cerisy-la-Salle, 7-12 juin 2007. Un article tiré de cette communication est sous presse au moment où nous écrivons cet article (SALOMON CAVIN, MARCHAND, 2010).

En définitive, ce que Prud'homme désigne comme biais anti-urbain est la préférence accordée au développement rural et corrélativement, selon lui, l'absence de politique d'aide au développement en faveur de la ville, quand ce n'est pas la lutte contre la ville. Si l'on part de cette hypothèse, le WDR 2009, qui désigne les grandes métropoles comme le moteur économique des pays du Sud, pourrait être le signe d'un tournant urbain (SALOMON CAVIN, 2009).

La question du tournant urbain et du biais anti-urbain qu'il présuppose est au cœur de cet article. Celui-ci restitue les principaux résultats d'un travail de recherche qui visait à étudier l'évolution du discours urbain de la Banque mondiale principalement à travers l'analyse du contenu des WDR entre 1978 et 2010. Les éléments ainsi récoltés ont été complétés par une enquête auprès d'experts de la Banque mondiale (SCHOEPFER, 2010). La première partie de l'article vise à exposer les grandes tendances concernant la ville qui ressortent de l'analyse du contenu des rapports. La seconde partie interroge l'existence d'un biais anti-urbain et apporte finalement une réponse nuancée à la question du tournant urbain de la Banque mondiale.

IMPORTANCE ACCORDÉE À LA VILLE DANS LES WDR

L'analyse des WDR sur une période de plus de trente ans a permis d'identifier, d'une part, la présence plus ou moins forte de la thématique urbaine dans les WDR et, d'autre part, le contenu des discours de la Banque sur la ville.

PRÉSENCE DES TERMES RELATIFS À LA VILLE ET À LA CAMPAGNE

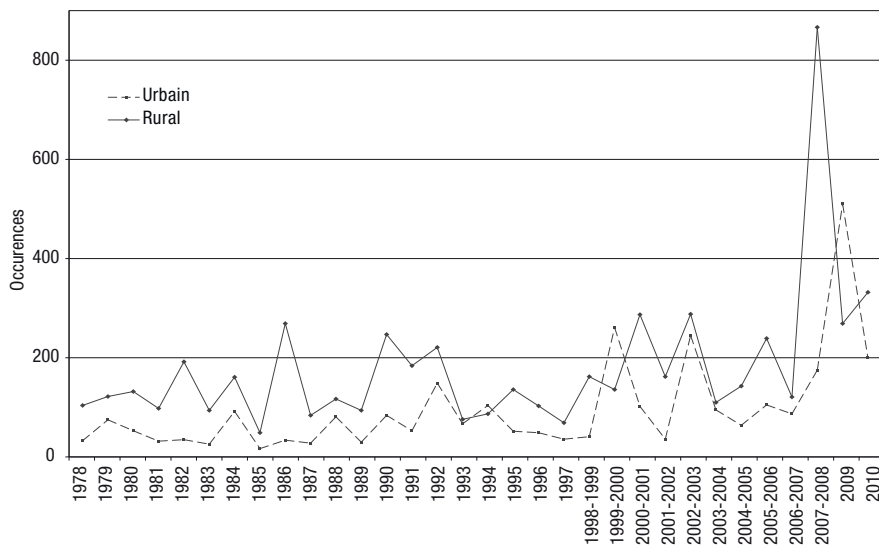
La première analyse porte sur la fréquence des termes relatifs à la ville⁷ et à la campagne⁸ dans l'ensemble des WDR de 1978 à 2010. Cette comparaison permet de tester dans le contenu spécifique des WDR la corrélation proposée par Prud'homme entre l'absence de prise en compte de la ville et l'importance accordée à la campagne (PRUD'HOMME, 2007). La pertinence d'une telle opposition binaire entre ville et campagne est sans doute caricaturale – une politique pro-rurale est-elle forcément le signe d'une idéologie anti-urbaine ? – mais elle fait largement écho aux travaux sur les idéologies anti-urbaines en Occident qui montrent que l'hostilité à la ville trouve toujours racine dans l'idéalisation de la campagne et que, plus généralement, les valeurs associées à la ville ne sont pas dissociables de celles de la campagne (WILLIAMS, 1985 ; MATHIEU, 2007).

La figure 1 illustre le nombre d'occurrences des termes urbains et ruraux, pour chacun des rapports étudiés depuis 1978⁹.

⁷ Les termes suivants : *city, cities, urban, urbanization*.

⁸ Les termes commençant par *agri-*, et par *farm-*, ainsi que le terme *rural*.

⁹ Afin de contrôler le risque de surreprésentation des occurrences, nous n'avons comptabilisé qu'une seule fois chaque terme par page où il apparaît. Ainsi les données sont condensées et pondérées.

Figure 1 : Évolution des occurrences urbaines et rurales

Source : SCHOEPFER, 2010, p. 49

Dans l'ensemble, les valeurs correspondant aux termes ruraux sont généralement supérieures à celles indiquant les termes urbains. Toutefois, pour certaines années, les tendances sont inversées. C'est le cas des WDR de 1994, 1999-2000, et 2009. De plus, les pics urbains – c'est-à-dire les WDR pour lesquels les occurrences urbaines sont très élevées – deviennent plus fréquents sur la fin de la période étudiée. La présence des termes relatifs à l'urbain augmente tendanciellement à partir des années 1990 et s'accroît surtout à partir des années 2000. Ainsi, une augmentation est perceptible, bien que l'évolution générale soit en dents de scie.

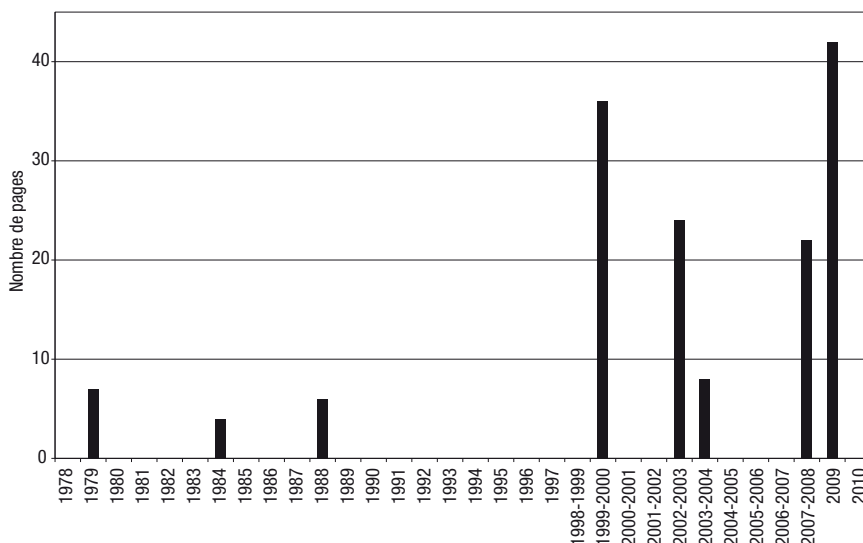
Notons que pour certaines années, le nombre d'occurrences, aussi bien urbaines que rurales, est très bas¹⁰. Cette faiblesse est certainement liée aux thématiques traitées dans les WDR de ces années-là – par exemple la santé – ou à l'approche empruntée – notamment l'approche macroéconomique – qui n'intègrent pas réellement la dimension spatiale dans l'analyse. Rappelons que l'importance de la dimension spatiale dans l'analyse économique de la Banque mondiale n'est apparue que récemment (GIRAUT, 2009 ; WALTHER, 2009).

La seconde analyse concerne uniquement les tables des matières des WDR. Elle a permis de repérer les chapitres expressément dédiés à la ville. Dans la période allant de 1978 à 2010, il existe huit WDR qui possèdent au moins un chapitre ou sous-chapitre comportant une terminologie explicitement urbaine. Dans la figure 2, ces WDR sont indiqués par les barres grises, leur hauteur indiquant le nombre de pages appartenant aux chapitres en question. Nous constatons ainsi que la fréquence

¹⁰ Nous avons identifié les années 1981, 1983, 1985, 1987, 1989, 1993 et 1997.

de parution des WDR possédant des chapitres dédiés à la ville augmente clairement au fil des années. Il y en a trois entre 1978 et 1998, c'est-à-dire en 21 ans, puis il y en a cinq entre 1999 et 2010, c'est-à-dire en 11 ans. En outre, le nombre de pages des chapitres dédiés à la ville augmente également au cours de la période étudiée.

Figure 2 : Nombre de pages des chapitres urbains par WDR



Source : SCHOEPFER, 2010, p. 46

Les figures 1 et 2 indiquent que la thématique urbaine est davantage présente depuis quelques années¹¹. Cette évolution doit évidemment être mise en relation avec le contexte urbain des pays du Sud qui ont connu une urbanisation croissante ces dernières années, tendance qui devrait se poursuivre dans les années à venir (UN, 2007, p. 1-12), mais elle tend également à étayer l'hypothèse d'un intérêt croissant pour la ville.

FIGURES TYPES DU DISCOURS URBAIN

L'analyse quantitative des WDR a été complétée par une analyse qualitative¹² des contenus des discours relatifs à la ville dont l'objectif est de repérer les valeurs positives ou négatives qui y étaient associées. À partir d'extraits des WDR ont

¹¹ Toutefois, ces premiers résultats doivent être considérés avec une certaine prudence en raison du biais induit par la sélection des mots clés utilisés pour l'analyse. Par exemple un terme comme *industrialisation* est aussi étroitement lié à la ville.

¹² Afin de constituer un corpus pour l'analyse qualitative, nous avons pris en considération les pages qui, d'après l'analyse d'occurrences par mots clés, comportaient au moins deux fois un ou plusieurs des mots clés de notre sélection. En suivant ce critère, nous avons sélectionné au total 502 pages des WDR. Comme notre analyse ne se fonde pas sur la totalité des WDR, elle n'est en aucun cas à considérer comme exhaustive.

été définies des figures types des discours urbains de la Banque mondiale. Cette démarche s'inspire de l'idéal type tel qu'il est défini par Max Weber (1965). Les figures types désignent ainsi, en les exagérant, les thèmes qui apparaissent selon des formulations diverses et de façon récurrente dans les matériaux récoltés dans le cadre de la recherche. Elles sont synthétisées ici sous forme de deux tableaux, l'un consacré aux discours négatifs sur la ville, désignés comme *grieffs*, l'autre aux discours positifs sur la ville, désignés comme *vertus*, et structurés en grandes catégories thématiques. Ces figures sont ensuite décrites et illustrées à l'aide de citations extraites des WDR.

Les grieffs

Tableau 1 : Principales figures types des discours négatifs sur la ville dans les WDR

Thématique	Grieffs
Économique	La ville privilégiée
Démographique	La surconcentration urbaine
Sociale	La ville source de problèmes sociaux
Environnementale	La ville polluée

• La ville privilégiée

Dans les WDR apparaît fréquemment l'idée qu'il existe un *biais urbain* dans les politiques d'aide au développement ainsi que dans les politiques économiques internes aux États du Sud. Cette idée apparaît à travers l'expression « *urban bias* » (WDR 1978, 1979, 1980, 1986, 1988, 1989, 1990, 1991, 1995, 1997, 2001-2002, 2007-2008). Ce biais est l'un des arguments principaux de l'ouvrage de Michael Lipton de 1977, *Why poor people stay poor: urban bias in world development*. En se basant sur les extraits des différents WDR, le *biais urbain* peut être défini comme un ensemble de mesures qui privilégient l'industrie et la ville au détriment de l'agriculture et de la campagne. Ainsi, la conséquence directe du *biais urbain* serait un mal-développement de la campagne : « *Inequality between rural and urban incomes is particularly pervasive. Much of this inequality has its origin in decades of policies that favored cities over the countryside.* » (WDR 1995, p. 42).

La figure type de la ville privilégiée s'appuie sur trois arguments majeurs. Premièrement, les investissements favorisent les régions urbaines aux dépens de régions agricoles (WDR 1978, p. 62 ; WDR 1986, p. 92 et 150 ; WDR 1987, p. 122-123 ; WDR 1990, p. 52 ; WDR 2001-2002, p. 31 ; WDR 2007-2008, p. 44). Deuxièmement, la population urbaine est favorisée en termes d'accès aux services et aux prestations dans les domaines comme la santé ou l'éducation (WDR 1980, p. 71 et 92 ; WDR 1888, p. 159 ; WDR 1989, p. 13). Troisièmement, le secteur de l'industrie est surprotégé par rapport à celui de l'agriculture (WDR 1991, p. 33 ; WDR 1997, p. 56) : « *excessive protection of industry involves a strong inherent bias against agricultural growth which is exceedingly difficult to offset by other measures* » (WDR 1978, p. 62).

Ce grieff est très présent dans les WDR des années 1980 et 1990, mais apparaît de manière plus éparse dans la dernière décennie.

- La surconcentration

La deuxième figure type est l'idée que la concentration de population est excessive (WDR 1979, 1984, 1989, 1990, 1999-2000). Elle est notamment exprimée par des termes tels que "*overurbanization*" (WDR 1984, p. 96), "*excessive urban concentration*" (WDR 1979, p. 77; WDR 1989, p. 13; WDR 1990, p. 62), "*explosive growth of cities*" (WDR 1979, p. 77; WDR 1999-2000, p. 166) ou encore "*maldistribution*" des populations (WDR 1984, p. 96).

La figure type de la surconcentration tend à s'estomper dès les années 1990 et n'apparaît plus que sporadiquement dans les WDR plus récents (par exemple dans le WDR de 1999-2000). Dans le WDR de 2009, la concentration de la population et aussi des activités apparaît comme la condition incontournable du développement et ne doit pas être freinée : "*Restricting the growth of cities is not the answer*" (WDR, 2009, p. 144).

- La ville source de problèmes sociaux

De nombreux WDR mettent en avant l'ampleur de certains problèmes sociaux associés à la ville (WDR de 1979, 1984, 1995, 1997, 2000-2001, 2003-2004, 2005-2006, 2006-2007, 2009). Parmi les exemples fréquemment mis en avant, notons les taux élevés de chômage (WDR 1979, p. 75) : "*Unemployment tends to be higher in urban than rural areas.*" (WDR 1984, p. 97), la pauvreté (WDR 2000-2001, p. 26), les dangers liés au trafic routier (WDR 2006-2007, p. 16), ainsi que la criminalité (WDR 1997, p. 166; WDR 1999-2000, p. 142-143; WDR 2009, p. 21), l'insécurité (WDR 1995, p. 72; WDR 2000-2001, p. 36) et la corruption (WDR 2003-2004, p. 88; WDR 2005-2006, p. 49-50 et 166).

Cette figure type est une constante dans les rapports. Elle apparaît même de manière croissante au cours de la dernière décennie.

- La ville polluée

Nombre de WDR (1987, 1992, 2001-2002, 2002-2003, 2007-2008, 2010) soulignent le fait que la ville concentre les problèmes environnementaux : "*Urbanization [...] brings with it different set of challenges associated with industrial growth, emissions, and wastes.*" (WDR 1992, p. 8). La pollution de l'air (WDR 1992, p. 53; WDR 2002-2003, p. 45; WDR 2010, p. 194) et la pollution de l'eau (WDR 2007-2008, p. 21-22), en relation avec une mauvaise gestion des déchets (WDR 2001-2002, p. 144; WDR 2007-2008, p. 60), sont les deux problèmes environnementaux majoritairement évoqués dans les WDR.

Comme le grief précédent, l'idée d'une ville polluée et insalubre tend à apparaître de manière marquée depuis les années 2000.

Les vertus

Après avoir mis en relief les discours négatifs sur la ville qui apparaissent dans les WDR, nous avons dans un second temps également identifié les discours positifs sur la ville.

Tableau 2 : Principales figures types des discours positifs sur la ville dans les WDR

Thématique	Vertus
Économique	La ville comme moteur du développement
Sociale	La ville comme ascenseur social
Environnementale	La ville durable
Politique	La ville comme niveau de gouvernance adéquat

- La ville comme moteur du développement

L'analyse a révélé la présence dans les WDR de différents aspects relatifs aux externalités positives liées à la concentration des activités économiques en ville. Nous avons distingué deux périodes durant lesquelles ces remarques apparaissent. La première concerne les WDR des années 1979, 1984, 1988 et 1989 et la seconde débute avec le WDR de 1999-2000 et trouve une sorte d'apogée en 2009. Durant la première phase, les WDR évoquent particulièrement les avantages qu'offre la concentration spatiale (1984, p. 97), comme l'accès à la main-d'œuvre et aux capitaux, ainsi que des supports techniques, légaux ou financiers: "*Industries locate themselves in urban areas, especially in larger cities, because there they can benefit from ready access to capital and labor, as well as to specialized needs such as financial, legal and technical support services.*" (WDR 1979, p. 76).

Alors que l'importance de la ville dans le développement économique est peu discutée durant quelques années, cette thématique revient en force avec le WDR 1999-2000. Ce dernier comporte un chapitre entièrement consacré à la ville et dont le titre est *Dynamic Cities as Engines of Growth*. Un bilan par rapport à l'efficacité économique des régions y est dressé: "*Urban areas have historically been more efficient than rural areas because cities had markets for inputs and outputs big enough to support good-sized plants and thus could take advantage of economies of scale.*" (WDR 1999-2000, p. 125). Tout le WDR 2009 s'inscrit dans cette perspective introduite dès l'avant-propos par le directeur de la Banque mondiale Robert B. Zoellick: "*production concentrates in big cities*" (WDR 2009, p. xiii).

- La ville comme ascenseur social

Certains WDR évoquent l'idée d'une amélioration de la qualité de vie grâce à la migration depuis les régions rurales vers les centres urbains, notamment les WDR de 1979, 1982, 1983, 1984, 1990, 1999-2000, 2002-2003, 2006-2007, 2007-2008, 2010: "*By and large, people move to towns and cities for higher incomes and better job opportunities. [...] For individual families, these attractions can be considerable.*" (WDR 1984, p. 98, et aussi WDR 1979, p. 56).

Un autre avantage souvent évoqué est le fait que les migrants semblent contribuer à l'amélioration de la qualité de vie de leurs familles restées à la campagne. Ces bénéfiques prennent d'une part la forme de transferts de fonds et contribuent à la réduction de la pauvreté dans les régions rurales (WDR 1982, p. 78; WDR 1983, p. 103). D'autre part, un migrant regagnant son village d'origine peut y amener des connaissances et des expériences acquises lors de son séjour en ville: "*returning migrants can be an important source of innovation*" (WDR 1984, p. 98).

La thématique de la migration revient de manière constante dans les WDR de 1978 à 2010. Elle est souvent évoquée simultanément en termes de coûts et de bénéfices. Ainsi, même si les WDR ont depuis toujours indubitablement reconnu les bénéfices de la migration, ces derniers apparaissent parallèlement aux inconvénients, à commencer par la surconcentration.

- Une ville durable

Les questions environnementales et celles qui sont liées au développement durable sont des préoccupations qui se manifestent surtout dès les années 1990. C'est en 1992 qu'un premier WDR est consacré à l'environnement sous le titre de *Development and the environment*. Toutefois, ce n'est que dix années plus tard, dans le WDR de 2002-2003, intitulé *Sustainable development in a dynamic world*, que l'importance d'un développement urbain durable est clairement exprimée (WDR 2002-2003, p. 9). "As long as it is environmentally and socially sustainable, economic growth will in time lead to better living conditions. But cities need not wait for the slow compounding of aggregate growth rates to improve livability." (WDR 2002-2003, p. 127).

- La ville comme niveau de gouvernance adéquat

Certains WDR récents – notamment à partir du WDR 1997 dont le titre est *The state in a changing world* – insistent sur la question de la citoyenneté et de la participation politique des habitants (WDR 1997, 1999-2000, 2002-2003). La ville est dès lors désignée comme étant un cadre essentiel pour encourager la participation des citoyens. De manière générale, les WDR récents soulignent l'intérêt de la décentralisation des pouvoirs: "The growth of urban populations in both large capital cities and smaller municipalities feeds demand for increased localization of political power. It puts pressure on national institutions of governance and encourages them to take the steps toward decentralization." (WDR 1999-2000, p. 125). La ville y apparaît comme un niveau de gouvernance adéquat pour pouvoir tenir compte de manière efficace des revendications locales: "Having more metropolitan areas in a country means having more centers of political power that feed the forces of localization and raise the stakes for good urban governance." (WDR 1999-2000, p. 130).

En examinant dans les grandes lignes l'apparition et l'évolution des figures types au sein des WDR, nous constatons que certains griefs (économiques et démographiques) qui étaient très présents dès les premiers WDR se font plus discrets dans les WDR récents. En revanche, les griefs de types sociaux et environnementaux apparaissent seulement à partir des années 1990 et sont encore très présents actuellement. Dans l'ensemble, les accusations envers la ville tendent à diminuer en nombre et dans leur portée. Dénoncer la trop grande concentration urbaine et l'aide démesurée apportée à la ville peut être interprété comme un discours idéologique. Les critiques adressées aux déséquilibres urbains sociaux et environnementaux sont d'un autre ordre, de type pragmatique: ils sont directement en relation avec une réalité tangible et appellent une solution concrète.

Même si les WDR les plus anciens contiennent parfois déjà des passages soulignant les qualités de la ville, les WDR plus récents en contiennent davantage. La représentation de la ville tend ainsi à s'améliorer en quantité tout comme dans son contenu.

DISCUSSION

Les informations recueillies grâce aux analyses du contenu des WDR ont été complétées par des entretiens auprès d'acteurs de terrain de la Banque mondiale¹³. Ces entretiens ont notamment permis la mise en perspective de cette production théorique de la Banque – les WDR – avec des témoignages relatifs à son fonctionnement et à ses pratiques effectives. Ces deux sources nous permettent de discuter l'une après l'autre l'hypothèse du biais anti-urbain émise par Prud'homme et celle du tournant urbain actuel de la Banque mondiale.

L'EXISTENCE D'UN BIAIS ANTI-URBAIN

Prud'homme identifiait trois origines à ce biais : l'idéologie anti-urbaine occidentale (a), la théorie économique (b) et la politique des États (c).

(a) La figure type de la surconcentration est particulièrement à même d'illustrer l'influence idéologique occidentale. La démesure de la ville, exprimée notamment par Rousseau, Howard ou encore Mumford, constitue en effet l'un des piliers de la condamnation urbaine en Occident (SALOMON CAVIN, 2005). Aujourd'hui encore très ancrée dans une vision malthusienne du monde, elle conduit toujours à voir les grandes concentrations urbaines avant tout comme des catastrophes (MORICONI-EBBARD, 1996). L'actualité de cette projection du Nord sur les développements urbains du Sud est particulièrement bien illustrée par l'ouvrage de Mike Davis *Le pire des mondes possibles* (2006) (ANGOTTI, 2006).

(b) Avec le WDR 2009, la Banque mondiale semble bien débiter sa «*Space Odyssey*» (WALTHER, 2009) en commençant par les villes. La figure 1 révèle en effet que, jusque dans les années 1990, le taux d'occurrences urbaines et rurales était bas, ce qui semble indiquer que la dimension spatiale était peu présente de manière générale, même si le rural était toujours un peu plus présent que l'urbain. Par contre, au cours de ces vingt dernières années, l'espace a gagné de l'importance et le WDR de 2009 en constitue un indicateur emblématique.

(c) L'analyse des WDR ne nous apprend rien quant à la volonté des pays du Sud, qui auraient été plus enclins à favoriser les campagnes que les villes. Par contre, nos interlocuteurs ont proposé quelques pistes qui restent à explorer. Ainsi, les pays du Sud demanderaient davantage d'aide pour les campagnes que pour les villes. Une raison principale invoquée est la crainte de la famine : «*Il y a eu dans beaucoup de pays pendant très longtemps des problèmes alimentaires, des peurs de ne pas avoir assez pour nourrir les peuples, d'où l'idée que c'est l'agriculture qui devait recevoir*

¹³ Nous avons effectué trois entretiens avec des consultants de la Banque mondiale. Le premier, ingénieur et géographe urbain, est actif depuis 5 ans au sein de la Banque. Le deuxième, économiste, se préoccupe de questions liées à la ville depuis les années 1970. Il en est de même pour le troisième, qui est architecte de formation et spécialiste de la planification urbaine.

le plus d'attention et donc le plus d'aide.» (Entretien avec expert, 3.12.2009). Toute légitime qu'elle soit, cette stratégie a eu pour conséquence d'orienter une grande part des capitaux sur les régions rurales des pays du Sud.

Les entretiens ont aussi montré que d'autres causes, plus pragmatiques qu'idéologiques, pourraient expliquer l'existence d'un biais anti-urbain. Par exemple, l'octroi de prêts pour les villes est plus difficile parce que la demande de prêt doit passer par les gouvernements centraux, ce qui ralentit passablement les procédures. Dans la même optique, il serait plus laborieux de mettre sur pied des projets urbains – qui sont complexes à élaborer et à réaliser – que des projets ruraux. Le caractère procédurier du fonctionnement de l'institution peut donc constituer un obstacle pour certains octrois de prêts.

Enfin, il est utile de rappeler que jusqu'à ces dernières années les pays du Sud étaient généralement caractérisés par des économies dominées par le secteur primaire et par une population plus importante dans les régions rurales que dans les zones urbaines. L'objectif principal étant de lutter contre la pauvreté, l'aide s'est par conséquent concentrée dans les zones rurales.

UN TOURNANT URBAIN DISCUTABLE

Alors que l'existence d'un biais anti-urbain tel que Prud'homme le définit semble partiellement confirmée, une réponse nuancée peut être apportée à la question de savoir si la Banque mondiale connaît actuellement un tournant urbain.

L'analyse de l'évolution du contenu des WDR laisse en effet clairement supposer le passage d'un discours sans ville ou hostile à la ville à un discours urbain plutôt favorable à la ville. La ville est de plus en plus présente et valorisée. Dans les WDR, on parle actuellement plus de la ville qu'il y a 20 ans et encore davantage qu'il y a 30 ans. Ce faisant, alors que les commentaires négatifs ont tendance à s'atténuer, les migrations vers les villes sont vues d'un œil moins critique et la crainte des villes dites surdimensionnées semble moins présente. La concentration urbaine devient une opportunité à saisir pour les pays en développement après avoir été longtemps considérée comme un problème, une menace ou encore un frein au développement. Si les critiques demeurent adressées aux villes, elles concernent plus directement des situations tangibles liées à l'environnement et aux conditions de vie dans les villes.

Ajoutons que dans le sillage du WDR 2009, il y a actuellement une multitude de documents et d'événements concernant les villes qui apparaissent et qui témoignent de l'intérêt croissant que la Banque mondiale accorde depuis une dizaine d'années à la ville. Citons par exemple l'organisation des symposiums de la recherche urbaine, le lancement du programme de promotion des villes durables Eco2Cities et, enfin, la publication de sa nouvelle stratégie urbaine dont l'ambition est, dans le sillage du WDR 2009, de «*mettre l'urbanisation au service de la croissance et de la lutte contre la pauvreté*» (THE WORLD BANK, 2009)¹⁴.

¹⁴ Toutes les initiatives de la Banque mondiale relatives à la ville sont désormais regroupées sur un site : <http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/TOPICS/EXTURBANDEVELOPMENT/0,,menuPK:337184~pagePK:149018~piPK:149093~theSitePK:337178,00.html> (consulté le 30.04.2010).

Ce tournant urbain doit cependant être nuancé. La première nuance découle de notre analyse, qui montre que la ville n'a jamais été totalement absente des WDR et, quand elle était présente, pas toujours décriée. Mais il est clair que la présence de la ville s'est par contre nettement accentuée.

La seconde nuance concerne l'importance à accorder aux WDR. Les entretiens ont en effet révélé que les WDR constituent ou sont considérés essentiellement comme une production académique destinée davantage à des scientifiques qu'aux autorités. Ainsi, ils ne seraient pas directement représentatifs des actions et des politiques de la Banque. Leurs impacts concrets sur les politiques des États concernés sont discutables. Par conséquent, l'importance et la considération croissantes accordées à la ville observées dans les WDR ne correspondent pas nécessairement à des changements tangibles dans la manière d'appliquer les politiques de développement. Ainsi, nos interlocuteurs soutiennent qu'à l'heure actuelle nous ne pouvons pas réellement parler d'un tournant urbain majeur et inédit dans les actions de cette organisation. En effet, les préoccupations urbaines ne seraient pas nouvelles : elles étaient présentes dès les années 1970 : « *Dans la pratique, la Banque mondiale n'ignorait pas totalement la ville, car les prêts concernaient souvent, directement ou indirectement le fonctionnement des villes.* » (Entretien avec expert, 3.12.2009). C'est par ailleurs à cette période que des consultants spécialisés pour appréhender les questions liées à la ville, comme deux de nos interlocuteurs, ont été recrutés. Il faut noter que la nomenclature utilisée pour la classification des projets porte à croire qu'il y a très peu de projets urbains en regard des projets agricoles. Elle cache cependant le fait que de nombreux projets (par exemple une route reliant deux villes) importants pour les villes n'apparaissent pas comme des projets urbains. La Banque serait en outre l'une des premières institutions d'aide au développement à s'être intéressée sérieusement aux finances locales et à inciter les pays du Sud à la décentralisation, ce qui revient à « *donner un peu plus de pouvoir aux villes* » (Entretien avec expert, 3.12.2009).

Finalement, la reconnaissance de l'importance de la ville aurait été plus implicite dans les actions de la Banque qu'explicite dans ces publications. Au sein des institutions internationales, elle se serait même démarquée par son intérêt précoce pour les questions urbaines : « *Je dirais pour ce qui concerne les pays en développement dans l'après-guerre, que la Banque n'a pas échappé à un biais anti-urbain, mais c'est à peu près sûrement l'institution internationale où ce biais a été le moins marqué.* » (Entretien avec expert du 3.12.2009).

À défaut de parler d'un tournant, nos interlocuteurs préfèrent parler d'une évolution logique liée au contexte démographique mondial marqué par une urbanisation croissante.

CONCLUSION

Sur la base d'un corpus original, cette analyse a finalement permis de montrer que la ville est reconsidérée par la Banque mondiale. Elle est à la fois plus présente et plus valorisée qu'elle ne l'a été.

Cependant l'hypothèse d'un tournant urbain n'a pu être totalement vérifiée car deux logiques doivent être distinguées. D'une part celle de la production théorique et d'autre part celle des actions menées par la Banque. Le tournant urbain est nette-

ment perceptible en ce qui concerne les WDR. Mais l'on ne peut parler de tournant en ce qui concerne l'action de la Banque mondiale puisque cette dernière a depuis longtemps pris en considération – plus ou moins directement, plus ou moins explicitement il est vrai – la ville.

BIBLIOGRAPHIE

- ANGOTTI Tom, 2006: «Apocalyptic anti-urbanism: Mike Davis and his planet of slums», *International Journal of Urban and Regional Research*, 30, 961-968.
- CHARNOZ Olivier et SEVERINO Jean-Michel, 2007: *L'aide publique au développement*, Paris: La Découverte.
- GIRAUT Frédéric, 2009: «Les ambiguïtés de la nouvelle doctrine spatiale de la Banque mondiale», *Cybergeo*, La Banque mondiale et la géographie, mis en ligne le 02.10.09. URL: <http://www.cybergeo.eu/index22695.html>
- GLASS Ruth, 1989: «Clichés of Urban Doom». In GLASS Ruth, *Clichés of Urban Doom*, Oxford; New York: Basil Blackwell, 125-128.
- LIPTON Michael, 1977: *Why poor people stay poor: Urban bias in world development*, London: Temple Smith.
- MAINGUENEAU Dominique, 2002: «Les rapports des organisations internationales: un discours constituant ?», In RIST Gilbert (dir.), *Les mots du pouvoir, sens et non-sens de la rhétorique internationale*. 119-132.
- MATHIEU Nicole, 2007: L'urbaphobie dans la relation ville/campagne, Communication au Colloque «Ville mal aimée, ville à aimer» 5-12 juin 2007, Cerisy-la-Salle. URL: http://www-ohp.univ-paris1.fr/Textes/Mathieu_Prov.pdf
- MEIER Gerald et SEERS Dudley, 1984: *Pioneers in Development*, Washington & Oxford: The World Bank and Oxford University Press.
- MORICONI-EBRARD François, 1996: «Explosion urbaine, le sens de la démesure», *Le Monde diplomatique*, juillet, 13.
- MORICONI-EBRARD François, DENIS Éric, MARIUS-GNANOU Kamala, 2010: «Repenser la géographie économique. Les arrangements du rapport de la Banque Mondiale avec les sciences géographiques urbaines», *Cybergeo*, La Banque mondiale et la géographie, mis en ligne le 20 mai 2010. URL: <http://cybergeo.revues.org/index23144.html>. Consulté le 23 juillet 2010.
- OSMONT Annick, 1995: *La Banque mondiale et les villes*. Paris: Karthala.
- PRUD'HOMME Rémy, 2007: Le biais anti-urbain dans les pays en développement. Communication au Colloque «Ville mal aimée, ville à aimer» 5-12 juin 2007, Cerisy-la-Salle. URL: http://www-ohp.univ-paris1.fr/Textes/Prudhomme_Last.pdf
- RODRIGUEZ-POSE Andrés, 2010: «Economic geographers and the limelight: the reaction to the 2009 World Development Report», Working papers series *Economics and Social Sciences*. URL: <http://repec.imdea.org/pdf/imdea-wp2010-01.pdf>
- SALOMON CAVIN Joëlle, 2005: *La Ville, mal-aimée*, Lausanne: Presse polytechnique et universitaire romande.
- SALOMON CAVIN Joëlle, 2009: «Éloge de la concentration urbaine. Plaidoyer de la Banque mondiale en faveur de la grande ville». *Cybergeo*, La Banque mondiale et la géographie, mis en ligne le 02.10.09. URL: <http://www.cypergeo.eu/index22685.html>
- SALOMON CAVIN Joëlle, 2010: «Idéologie et sentiment». In SALOMON CAVIN Joëlle, MARCHAND Bernard (dirs), *Antiurbain: origines et conséquences de l'urbaphobie*, Lausanne: PPUR (sous presse).
- SALOMON CAVIN Joëlle et MARCHAND Bernard (dirs), 2010: *Antiurbain: origines et conséquences de l'urbaphobie*, Lausanne: PPUR (sous presse).
- SCHOEPFER Isabelle, 2010: *L'évolution du discours urbain de la Banque mondiale*, mémoire de master en géographie humaine de l'Université de Neuchâtel (non publié).
- THE WORLD BANK, 1978-2010: *World development reports*, Washington: The world Bank.
- UN-UNITED NATIONS, 2007: *World Urbanization Prospect: the 2007 Revision*, Population

Division. URL: http://www.un.org/esa/population/publications/wup2007/2007WUP_Highlights_web.pdf

VAN HAMME Gilles, VAN CRIEKINGEN Mathieu et LENNERT Moritz, 2010: «Le rapport sur le développement de la Banque mondiale: un changement de paradigme en trompe-l'œil», *Cybergeo*, La Banque mondiale et la géographie, mis en ligne le 26 avril 2010. URL: <http://cybergeo.revues.org/index23068.html>

WALTHER Olivier, 2009: «The World Development Report 2009: The Beginning of a Space Odyssey?», *Cybergeo*, La Banque mondiale et la géographie, mis en ligne le 02.10.09. URL: <http://www.cypergeo.eu/index22771.html>

WEBER Max, 1965: *Essais sur la théorie de la science*, Paris: Plon.

WILLIAMS Raymond, 1985: *The country and the city*, London: The Hogarth Press.

YATTA PAUL François, 2006: *Villes et développement économique en Afrique*, Paris: Economica.

ABSTRACT

This article discusses the hypothesis of a World Bank's urban turn, an hypothesis framed following the publication of the World Development Report 2009 (WDR). Our approach aims at describing and analysing this influential international organisation's relationship to the city through a quantitative and qualitative analysis of the WDRs from 1978 to 2010, completed by interviews of experts from the World Bank.

Keywords: *World Bank, city, anti-urban bias, archetypal figures, World Development Report.*

ZUSAMMENFASSUNG

In diesem Artikel diskutieren wir die Hypothese eines „urban turn“ in der Politik der Weltbank, welche infolge der Veröffentlichung des World Development Report 2009 (WDR) formuliert wurde. Anhand einer quantitativen und qualitativen Analyse des WDR aus den Jahren 1978 bis 2010 und aufgrund der Auswertung von Interviews mit Experten der Weltbank, wollen wir das Verhältnis dieser einflussreichen internationalen Organisation zur Stadt beschreiben und erklären.

Stichwörter: *Weltbank, Stadt, Anti-urban Bias, archetypische Figuren, Weltentwicklungsbericht.*

LOST IN TRANSLATION : LA MONDIALISATION D'UN MODÈLE DE GOUVERNANCE URBAINE

LAURENCE CROT

Réseau MOVE et Institut de géographie de l'Université de Neuchâtel

laurence.crot@unine.ch

RÉSUMÉ

Cet article examine l'adoption par la ville de Buenos Aires d'un modèle de gouvernance urbaine « venu d'ailleurs » : le budget participatif de la ville de Porto Alegre. La circulation internationale des bonnes pratiques de gestion urbaine suscite un intérêt grandissant parmi les auteurs qui s'intéressent aux effets de la mondialisation sur les villes. Cette étude montre néanmoins que, bien que l'existence d'un marché global des idées soit un produit manifestement dérivé de la mondialisation, les résultats obtenus par les modèles « globe-trotters » procèdent largement des conditions sociales et politiques locales présidant à leur adoption dans les villes receveuses.

Mots clés: Participation populaire, mondialisation, gouvernance urbaine, théorie institutionnaliste, circulation des politiques urbaines.

INTRODUCTION

Depuis l'émergence des concepts de « ville mondiale » (HALL, 1984 ; FRIEDMANN, 1986) et de « ville globale » (SASSEN, 1991), la littérature scientifique sur le rapport entre ville et mondialisation s'est longtemps attachée à interpréter les transformations urbaines contemporaines au travers du prisme de la mondialisation économique. La grille d'analyse s'est ainsi construite à partir de l'observation d'une poignée de villes du monde postindustrialisé qui agissent en tant que centres de contrôle et de commandement de l'économie mondiale (SASSEN, 1991). Étant donné la position qu'occupent ces villes dans l'économie globalisée, leurs mutations sont bien plus

étroitement liées à cette dernière que dans d'autres métropoles. Cet intérêt empirique démesuré pour une poignée de grandes capitales financières a valu à certains auteurs d'être accusés de faire de la « mauvaise géographie » (AMIN et GRAHAM, 1997 ; ROBINSON, 2002, 2005 ; SHORT *et al.*, 2000).

Cet article tente d'échapper à cette critique à deux niveaux. D'une part, l'analyse porte sur la ville de Buenos Aires, une ville classée au « second rang » du palmarès des « villes globales » (SASSEN, 2000). D'autre part, nous examinons un phénomène qui, s'il procède de la mondialisation, ne se rapporte pas directement à sa dimension économique : celui de la mondialisation des modèles de gouvernance urbaine. En effet, si la mobilité du capital fournit le combustible nécessaire à alimenter les transformations territoriales contemporaines des grandes métropoles, la circulation des capitaux est souvent accompagnée d'un autre phénomène également lié à la mondialisation : la circulation des modèles de développement urbain (NASR et VOLAIT, 2003 ; GUGGENHEIM et SÖDERSTRÖM, 2010 ; HEALEY et UPTON, 2010 ; McCANN et WARD, 2011). Les mouvements de « bonnes pratiques » en matière de politiques urbaines contribuent désormais tout autant que les mouvements de capitaux à inscrire la mondialisation dans le paysage des villes « importatrices ». Par conséquent, la circulation internationale des bonnes pratiques de gestion urbaine suscite depuis quelques années un intérêt grandissant. Néanmoins, nous montrerons dans les pages suivantes que, si l'existence d'un marché global des idées est un produit manifestement dérivé de la mondialisation, les résultats obtenus par les modèles « globe-trotters » procèdent largement des conditions sociales et politiques *locales* présidant à leur adoption dans les villes receveuses.

Dans cet article, nous nous penchons sur ces questions en examinant l'importation par la ville de Buenos Aires, capitale de l'Argentine, d'un instrument de gestion urbaine participative : le « Budget participatif » (BP), emprunté à la ville brésilienne de Porto Alegre. Le BP fait partie des modèles désormais disponibles sur le « marché mondialisé » des idées en matière de gestion et de planification de la ville. L'objectif n'est pas ici d'ajouter aux nombreuses études décrivant et analysant les mécanismes et procédures propres à ce modèle¹⁵. Nous noterons simplement que le budget participatif se définit comme un instrument de gouvernance urbaine permettant à l'ensemble des citoyens de choisir et de prioriser annuellement les interventions sur la ville et ses infrastructures en leur allouant des parts déterminées du budget municipal.

Suite à son succès retentissant à Porto Alegre, le BP a voyagé et a été adopté par de nombreuses municipalités¹⁶. La littérature scientifique a régulièrement mis l'accent sur les pressions exercées par la mondialisation urbaine sur les agendas municipaux (HALL et HUBBARD, 1996 ; GRANT et SHORT, 2002). Pourtant, si les effets de la mondialisation sur la manière de penser la gestion des villes sont incontestables, les motivations présidant à l'adoption de modèles « globalisés » peuvent varier de façon

¹⁵ Pour une analyse détaillée des mécanismes de budgétisation participative : <http://www.archonfung.com/papers/avritzer.pdf> et http://www.partizipation.at/fileadmin/media_data/Downloads/themen/A_guide_to_PB.pdf

¹⁶ En 2006, le WorldWatch Institute (2007) recensait plus de 1 200 villes à travers le monde dotées d'un BP.

significative. Nous découvrirons dans les pages suivantes que l'adoption du BP à Buenos Aires fut le fruit de motivations bien différentes de celles supposées accompagner la mise en place d'un tel instrument de gouvernance urbaine. Le BP de Porto Alegre est célèbre pour ses objectifs d'équité sociale et de redistribution du pouvoir économique et politique. On peut donc légitimement présumer que les municipalités qui adoptent ce modèle agissent dans le même but. Pourtant, nous verrons que la décision de la municipalité de Buenos Aires de se doter d'un BP en 2002 fut en réalité fort éloignée des idéaux d'équité et de redistribution théoriquement associés à cet instrument. Contrairement aux travaux qui se penchent d'ordinaire sur les questions de procédure et de méthodologie du BP dans différentes villes, nous nous intéressons ici aux conditions d'adoption du modèle et aux conséquences de ces conditions sur les résultats obtenus. Ainsi, à l'aide d'éléments conceptuels empruntés à la théorie néo-institutionnaliste, nous proposons de comparer les conditions particulières de l'adoption du BP à Buenos Aires et Porto Alegre, et d'analyser leurs conséquences sur le fonctionnement du modèle dans la ville argentine.

LE CHANGEMENT INSTITUTIONNEL, UN DÉFI POUR LES THÉORICIENS

Afin de rendre compte des différences de conditions d'émergence du BP à Porto Alegre et à Buenos Aires, et afin d'expliquer l'impact de ces différences sur les résultats obtenus par le modèle dans ces deux villes, nous faisons appel à la littérature néo-institutionnaliste. Cette approche offre un cadre conceptuel particulièrement pertinent pour l'examen de l'adoption de mécanismes de démocratie participative. Le passage d'un système représentatif à un système participatif constitue en effet un terrain idéal pour l'analyse d'un phénomène cher au néo-institutionnalisme, celui du changement institutionnel. Traditionnellement associées à la stabilité, les institutions sont considérées comme des phénomènes essentiellement statiques et opposant de fortes résistances au changement (PETERS, 2000; NUGENT, 2005). Expliquer le changement institutionnel représente ainsi un défi permanent pour les théoriciens. Lorsqu'il s'agit d'institutions politiques, une mutation institutionnelle peut être soit le résultat d'un processus d'évolution interne à une organisation politique (telle qu'une municipalité, un parti politique, un mouvement citoyen), soit celui de modifications dans son environnement. Dans le premier cas, ce sont les valeurs communes aux membres de l'organisation qui évoluent graduellement sous l'effet de pressions répétées (NORTH, 1990). Dans le second cas, il est le plus souvent question de crises économiques ou politiques car celles-ci déstabilisent la répartition du pouvoir au sein de la société et engendrent un sentiment d'urgence autorisant la formulation de « politiques d'exception » qui facilitent le changement (TOMMASI, 2002; WILLIAMSON and HAGGARD, 1994).

ROLAND (2004) propose une distinction utile pour l'analyse et la compréhension de ces phénomènes. Il distingue les institutions d'évolution « lente », telles que normes sociales, valeurs, croyances et coutumes, des institutions d'évolution « rapide » – susceptibles d'être modifiées brusquement – telles que structures politiques et règles économiques. Cette approche est particulièrement pertinente pour la présente étude puisqu'elle permet de dissocier la participation en tant que *valeur* sociale et politique (l'institution « lente ») de la participation en tant qu'*instrument* de politique publique (l'institution « rapide » – dans le cas présent, le BP). Institutions lentes et

rapides peuvent se combiner de deux manières différentes : si la participation populaire s'est graduellement imposée comme une pratique désirable dans l'imaginaire politique d'une société grâce à un processus d'évolution interne, l'introduction d'un instrument participatif ne représente alors qu'une adaptation logique et attendue des structures politiques à des conditions normatives sous-jacentes. Par contre, si l'idée de la participation n'est pas valorisée au sein de la société et de la classe politique, le nouvel outil participatif se trouve dépourvu du soutien sous-jacent qui devrait lui correspondre et peine à fonctionner de façon optimale. L'analyse de l'adoption du BP à Porto Alegre et à Buenos Aires rend compte de la distinction entre ces deux types de changement institutionnel.

L'ÉMERGENCE DU MODÈLE : PORTO ALEGRE

L'émergence du BP à Porto Alegre fut le résultat d'un long processus de maturation dont les origines remontent, curieusement, à la dictature militaire (SOUZA, 2001). Durant les dernières années du gouvernement de junte militaire, des associations de quartiers s'étaient vigoureusement opposées à la dictature dans la ville de Porto Alegre (KONINGS, 2004), créant ainsi en 1983 une association nommée l'Union des associations des habitants de Porto Alegre (UAMPA). Cette association allait jouer un rôle important dans la transition de Porto Alegre vers une démocratie participative.

Au moment du retour de la démocratie en 1985, la volonté de distanciation d'avec la période dictatoriale s'exprima par le rejet des institutions et des partis politiques traditionnels¹⁷. C'est de ce désir de nouveauté que naquit le Parti des travailleurs (PT – *Partido dos Trabalhadores*), la nouvelle formation politique qui allait promouvoir le BP au long de ses mandats successifs à la tête de la municipalité de Porto Alegre entre 1989 et 2004. Lorsque le PT emporta sa première victoire aux élections municipales de 1989, ce fut en large partie grâce au soutien de l'UAMPA et de quelques autres mouvements citoyens nés eux aussi de l'opposition à la dictature. Ce soutien, cependant, n'allait pas sans conditions : en échange de leur appui, les associations citoyennes réclamaient du PT la mise en place d'une démocratie locale participative (ABERS, 2000 ; NAVARRO, 2005). Pour répondre à cette demande populaire, la stratégie phare du parti consista alors en la création d'un système de gouvernance participative basé sur le contrôle populaire du budget municipal, intitulé *Orçamento Participativo* (BP). Malgré des débuts chaotiques, le PT tint bon en restant fidèle à son programme de démocratie participative (NYLEN, 2000). Deux ans après son lancement, le budget participatif avait même contribué à rétablir l'équilibre budgétaire de la municipalité, auparavant déficitaire de 35 %.

L'histoire des origines et de l'émergence du BP à Porto Alegre met ainsi en évidence deux éléments qui jouèrent un rôle fondamental dans l'adoption puis dans le succès de cet outil : le désir exprimé par la population de participer à la gestion des affaires de la ville et la volonté du parti au pouvoir de répondre à ce désir. La majo-

¹⁷ Il est intéressant de noter la tournure différente prise par la transition démocratique en Argentine, où l'échiquier politique reste inchangé, les vieilles formations politiques traditionnelles reprenant simplement leur ancienne place au pouvoir.

rité des analyses du BP de Porto Alegre s'accordent à reconnaître le rôle crucial de ces deux facteurs dans le succès retentissant de l'expérience. Le BP fut donc institué à Porto Alegre dans des circonstances sociales et politiques très particulières. Ainsi que l'observent deux chercheurs argentins, « *sans un contexte progressiste et une stratégie de classe comme celle du PT à cette époque, le résultat (du BP) est très incertain [...] et nous devrions nous demander ce qui peut arriver dans n'importe quelle autre ville où les conditions politiques sont différentes et où le progrès des secteurs populaires est moindre* » (LADIZESKY et CASPARRINO, 2004, p. 17-18). Qu'en est-il de la ville de Buenos Aires ?

LA DIFFUSION DU MODÈLE : BUENOS AIRES

Suite au succès du BP à Porto Alegre, les agences multilatérales de développement, toujours à la recherche de « bonnes pratiques » susceptibles d'être imitées, furent les premières à orchestrer la promotion du modèle et sa diffusion. Le Programme des Nations Unies pour les établissements humains (UN-Habitat) s'associa notamment en 2004 au Programme de gestion urbaine de la Banque mondiale afin de produire un « guide » pour la mise en pratique du BP (UN-Habitat, 2004).

À Buenos Aires, c'est au milieu des années 1990 que le BP suscita les premiers intérêts. Intrigués par les rumeurs entourant ce modèle de démocratie sociale participative, quelques militants d'organisations de gauche décidèrent de visiter Porto Alegre afin d'en tirer des enseignements pour la gestion de leur propre ville. Conquis par le modèle brésilien, ils firent alors pression sur l'Assemblée constituante chargée de la rédaction d'une nouvelle constitution pour la ville de Buenos Aires¹⁸. Ils parvinrent à leurs fins puisque l'article 52 de la constitution adoptée en 1996 établit « le caractère participatif du budget municipal » et ordonne l'adoption rapide d'une « Loi du budget participatif » (*Ley de Presupuesto Participativo*).

Cet enthousiasme pour l'adoption d'un processus de gouvernance participative ne reflétait cependant pas la volonté de la majorité politique car l'Assemblée constituante arborait un profil atypique, majoritairement composé de jeunes intellectuels progressistes peu représentatifs de la classe politique traditionnelle. Cette dernière avait en effet connu des difficultés passagères et avait ainsi perdu la majorité au moment de l'élection de l'Assemblée constituante, mais elle se ressaisit rapidement dans les mois suivants et reprit le contrôle de la ville lors des élections municipales et législatives de 1996-97. La nouvelle constitution, d'un progressisme dépassant alors largement les ambitions des élus en matière de démocratie participative, se retrouva par conséquent « *privée du soutien politique nécessaire à sa mise en œuvre* »¹⁹. Pour cette raison, cinq ans après l'adoption de la constitution, l'article constitutionnel réclamant la création du BP n'avait toujours pas été honoré.

Ce sont les événements engendrés par la crise économique qui allaient finalement entraîner l'adoption du BP. En décembre 2001, suite à l'effondrement de l'économie argentine et à l'abandon de la parité entre le peso argentin et le dollar, une profonde

¹⁸ Entretien avec un membre exécutif de la plus importante de ces organisations, la « Centrale des travailleurs argentins », le 03/11/04.

¹⁹ Entretien avec un parlementaire, 19/11/04.

crise de confiance envers les institutions politiques représentatives s'empara de la société argentine. Les 19 et 20 décembre, de violentes manifestations secouèrent les rues de Buenos Aires, au rythme d'un slogan adressé aux politiciens et devenu célèbre depuis : « Tous dehors ! »²⁰. Généralement perçues comme le signe d'un profond rejet du système, les crises de légitimité mettent en péril l'existence des institutions politiques traditionnelles et la domination de leurs représentants. Elles constituent ainsi des situations d'exception favorables au changement puisqu'elles incitent l'establishment politique à introduire des réformes auxquelles il s'opposerait en temps normal, mais dont la popularité auprès des électeurs lui assure en contrepartie la conservation du pouvoir en temps de crise (BEETHAM, 1991). Les réformes visant à augmenter la représentativité et la transparence des institutions politiques figurent parmi les stratégies de « récupération de légitimité » les plus couramment utilisées (BARR, 2001).

Cette lecture se prête bien à l'adoption du BP de Buenos Aires. En effet, face à l'exaspération de la société civile en décembre 2001, un parlementaire portègne²¹ reconnu dans le BP un moyen d'apaiser la situation. Il proposa au maire (Aníbal Ibarra) un plan d'action visant la récupération politique d'un phénomène populaire engendré par la crise et connu sous le nom « d'assemblées de quartier » (*asambleas barriales*) (OUVIÑA, 2002; DINERSTEIN, 2003). Le caractère spontané, massif et incontrôlable des assemblées de quartier, dans lesquelles les citoyens se réunissaient pour critiquer les politiques gouvernementales et élaborer des stratégies « venues d'en bas », inquiétait fortement les autorités municipales. Le plan d'action proposé au maire visait dès lors à court-circuiter ce phénomène en offrant à la population la possibilité de participer à la gestion de la ville à l'aide d'un mécanisme « officiel » encadré par la municipalité : le BP. Celui qui fut chargé de la mise en œuvre du BP se souvient que

*« La crise était très aiguë et la réaction à l'encontre des institutions politiques très violente ; alors, nous avons décidé de “jeter un pont” entre l'État et la société, afin de gérer la protestation populaire, et nous avons pensé que ce pont pourrait être le BP. [...]. Si vous comparez avec Porto Alegre, c'était différent là-bas, c'était la réponse à une demande populaire, et le Parti des travailleurs a utilisé le BP pour sa progression politique, et il l'a très bien utilisé. Tandis que pour nous c'était une opportunité de rétablir le contact avec la société civile. »*²²

De la même manière, selon un responsable du BP :

*« Il y avait une sorte de panique au sein de la municipalité à l'idée que les pauvres de la couronne métropolitaine²³ pourraient marcher sur la ville et vandaliser le centre-ville... et puis il y avait les assemblées de quartier. La création du BP était une tentative de contrôler les assemblées de quartier. »*²⁴

²⁰ « ¡ Que se vayan todos ! »

²¹ Adjectif caractérisant ce qui a trait à Buenos Aires.

²² Entretien avec le premier directeur du BP de Buenos Aires, 05/11/05.

²³ La ville de Buenos Aires est entourée d'une « couronne » métropolitaine appelée « Grand Buenos Aires ». Il existe d'importantes différences socioéconomiques entre les habitants relativement aisés de la zone centrale et ceux, plus pauvres, de la couronne métropolitaine.

²⁴ Entretien avec un conseiller du BP, 06/12/05.

Une étude menée par la suite confirma la pertinence de cette perspective en révélant que 47 % des participants du BP avaient été des protagonistes réguliers des assemblées de quartier (RODGERS, 2004).

L'analyse des conditions d'adoption du BP à Buenos Aires révèle ainsi que, contrairement à Porto Alegre, son introduction ne fait pas l'objet d'un projet de transition vers un modèle démocratique plus inclusif. Il s'agit plutôt d'une manœuvre politique destinée à juguler une situation de crise qui menace l'ordre institutionnel établi. Dans un tel cas de figure, le recours à la participation populaire procède par conséquent d'une décision stratégique à court terme dont le véritable objectif n'est pas le changement mais le maintien du statu quo. On voit bien le contraste avec l'expérience de Porto Alegre où le Parti des travailleurs institua le BP sur l'injonction de la population, et avec la ferme volonté de transformer la manière de gérer les affaires de la ville. Bien sûr, le BP représentait aussi une stratégie politique pour le parti. Mais c'était une stratégie en adéquation avec ses propres valeurs et choix programmatiques, et avec les aspirations de la société civile. Portée par un parti d'extrême gauche succédant à une dictature militaire, l'adoption de mécanismes participatifs à Porto Alegre correspondait indubitablement à une volonté de promouvoir le changement, à l'opposé de la tentative de préservation du statu quo pratiquée par la capitale argentine.

Une fois établies les différences entre les motivations animant les autorités municipales de Porto Alegre et celles de Buenos Aires, reste la question des aspirations de la société civile. L'éclosion pendant la crise des assemblées de quartier annonçait-elle l'existence d'un véritable désir de la population portègne de s'investir dans la gestion des affaires de la ville ? Il semblerait qu'il n'en fût rien. La culture politique des habitants de Buenos Aires est réputée souffrir d'un « déficit participatif ». Ainsi que l'explique un ancien directeur du BP :

« La population de Buenos Aires n'a pas de tradition participative parce qu'elle a été régulièrement exclue des processus de prises de décision concernant les affaires de la ville. Depuis que Buenos Aires fut proclamée capitale de la République argentine par le gouvernement national, pendant 120 ans les maires de la ville ont été choisis arbitrairement par le président²⁵. [...] Il faut ajouter à cela un système administratif opaque et enchevêtré, qui a aussi beaucoup contribué à écarter la population des affaires urbaines. L'intérêt politique des citoyens de Buenos Aires s'est par conséquent cantonné aux seules questions nationales. Les familles portègnes n'ont pas d'agenda pour la ville. »²⁶

Ceci ne signifie pas que les citoyens de Buenos Aires ne se soient jamais investis dans des actions collectives à l'échelle locale. Mais cet investissement s'est constamment manifesté sous forme de réaction à des problèmes conjoncturels, la mobilisation citoyenne se résorbant invariablement à l'issue de la controverse. La crise du début du millénaire n'a pas failli à cette règle. Passé l'électrochoc de la dévaluation du peso, et aussitôt amorcé un début de reprise économique, les assemblées et autres types de mobilisations citoyennes s'étiolèrent rapidement. Les experts reconnaissent dans ce

²⁵ Ce n'est que depuis 1996 que les citoyens de la capitale peuvent élire leur maire.

²⁶ Entretien avec un ancien directeur du BP, 09/12/04.

phénomène un modèle bien connu selon lequel les « mouvements urbains » tendent à s'essouffler rapidement lorsque leur raison d'être initiale disparaît (PICKVANCE, 1985).

Une fois de plus, nous voyons à quel point le contexte de l'adoption du BP de Buenos Aires fut différent de celui de Porto Alegre. Si nous effectuons un retour sur le cadre explicatif proposé par l'approche néo-institutionnaliste, nous nous trouvons face à deux exemples de changement institutionnel fort distincts : dans la ville brésilienne, la participation a crû « de l'intérieur », imprégnant progressivement les valeurs politiques de la société jusqu'à l'obtention d'une convergence entre les aspirations de la population et celles des autorités municipales. Au moment de la création du BP, le substrat institutionnel nécessaire à son succès était par conséquent déjà en place. Tandis qu'à Buenos Aires, le BP fut parachuté dans un contexte social et politique peu propice à l'installation d'un projet participatif.

Les agences multilatérales de développement, dans leur volonté d'encourager les pays en développement à adopter des institutions plus démocratiques et plus efficaces, prônent depuis le début des années 1990 la « greffe » de bonnes pratiques en accordant peu d'attention aux questions de compatibilité. Tout changement institutionnel censé favoriser la gouvernance et la transparence est jugé hautement désirable a priori. Cette approche fait fi des théories du changement institutionnel évoquées plus haut. Elle ignore tout particulièrement la question de la synchronisation des formes institutionnelles qui évoluent à des rythmes différents. À Buenos Aires, le BP est un instrument mal adapté à son contexte institutionnel social et politique, un instrument en quelque sorte « désaccordé ». Dans la section suivante, nous examinons les résultats obtenus par sa mise en œuvre.

LES RÉSULTATS DE LA GREFFE

Si l'on considère les analyses de la mise en œuvre du BP dans différentes villes (CABANNES, 2004), trois principaux critères d'évaluation émergent très clairement :

- la représentativité de l'instrument : qui sont les participants et combien sont-ils ?
- la portée de l'instrument : quelle est la part du budget soumise à la délibération populaire ?
- l'autorité de l'instrument : les priorités établies par les participants sont-elles contraignantes, et sont-elles respectées par l'exécutif municipal ?

REPRÉSENTATIVITÉ

Ainsi que l'espéraient les autorités municipales, au moment de sa création, le BP connut un succès honorable auprès de la population. Les citoyens, éçœurés par ce qu'ils considéraient comme une trahison de la part de la classe politique, virent dans ce nouveau mécanisme une plate-forme d'expression de leurs doléances potentiellement plus efficace que les assemblées de quartiers du fait de son institutionnalisation par la municipalité. En 2002/2003, le BP affichait ainsi près de 14 000 participants²⁷. Cependant, en 2004, la participation essayait un brusque recul avec une chute de près

²⁷ La ville de Buenos Aires compte 3 millions d'habitants. La région métropolitaine, qui n'est pas concernée par le BP, abrite 9 millions d'habitants.

de la moitié du nombre de participants²⁸. Le nombre d'intervenants dans le processus est depuis resté très faible. Il faut ajouter que l'on obtient un taux de participation « net » encore plus faible si l'on pondère les chiffres absolus, basés sur les signatures récoltées lors des séances d'ouverture et de clôture annuelles du processus, par l'absentéisme et les fluctuations de participation en cours d'année.

Au faible taux de participation s'ajoute le problème de la structure de celle-ci. Un élément saillant du modèle de Porto Alegre se rapporte aux origines de ses intervenants. En effet, les associations citoyennes dont le militantisme avait entraîné la création du BP à Porto Alegre étaient composées en majeure partie de résidents originaires des quartiers pauvres – souvent des bidonvilles (KONINGS, 2004 ; LOVY et NEUBOLT, 2005). Ils avaient régulièrement dénoncé pendant la dictature l'insuffisance des investissements dédiés à l'amélioration des infrastructures des quartiers défavorisés. La création du BP leur offrait ainsi l'espace institutionnel tant attendu pour faire entendre leurs réclamations et obtenir un rééquilibrage territorial et une redistribution des ressources socioéconomiques via l'investissement public (DE SOUZA SANTOS, 2002).

À Buenos Aires, la situation est très différente. Nous avons vu précédemment que les mouvements populaires ne sont pas articulés autour de questions spécifiquement liées à la gestion et à la planification de la ville. De plus, les assemblées de quartier nées de la crise n'étaient pas majoritairement constituées de représentants des couches défavorisées, mais de la classe moyenne. Lorsque ces personnes délaissèrent les assemblées pour les réunions du BP, la structure de la participation se déplaça tout naturellement d'une plate-forme à l'autre. Ainsi, la composition du BP de Buenos Aires est relativement homogène et comprend principalement des citoyens de la classe moyenne âgés de 40 à 60 ans. Un tel profil de participation limite fortement le pouvoir de transformation sociale et de redistribution économique censé constituer la principale qualité du BP. Le caractère relativement futile et marginal des investissements demandés par les participants en témoigne (réparation de trottoirs, arborisation des rues résidentielles, entretien des espaces verts, etc.), si l'on compare ces demandes aux nombreux défis auxquels la ville est confrontée, tels que la détérioration des infrastructures, du logement et des conditions environnementales dans les quartiers défavorisés.

PORTÉE

La question de la part du budget soumise à délibération dans un BP présente d'importantes variations d'une ville à l'autre. À Porto Alegre, la population prenant part à l'expérience contrôle le 100 % des investissements effectués par la municipalité, qui eux-mêmes représentent 10 % du budget annuel total de la ville. Une analyse comparative de la part des finances publiques allouées au BP dans différentes villes d'Amérique révèle des variations allant de 2 à 100 % (TORRES RIBEIRO and DE GRAZIA, 2003). Un cas rare est celui de la ville brésilienne de Mundo Novo, dans laquelle les participants ne décident pas uniquement des investissements mais de l'utilisation de la totalité du budget municipal.

²⁸ Bien que la rhétorique officielle conteste cette baisse, ces chiffres proviennent de sources fiables puisqu'ils nous ont été remis par les coordinateurs du BP à l'époque.

Dans les cas présentant la situation inverse, c'est-à-dire lorsque le budget participatif ne contrôle qu'une part infime des dépenses publiques, l'outil peine à se légitimer aux yeux de la population (WAMPLER, 2007). C'est le cas du BP de Buenos Aires. Alors que la question de la somme mise à disposition du BP semble cruciale, cet aspect a été totalement ignoré au moment du lancement du processus. Entre 2002 et 2005, les participants planifiaient ainsi des investissements dont ils ne connaissaient pas la faisabilité économique. Le paradoxe de cette situation finit par faire réagir certains fonctionnaires municipaux qui décidèrent d'allouer au BP une somme fixe du budget de leur département (affaires sociales, éducation, énergie et environnement, etc.). Néanmoins, si l'on considère l'ensemble des ressources budgétaires allouées annuellement au BP entre 2002 et 2008, on atteint à peine 2 % du budget d'investissement annuel. Cette absence de dévolution des ressources explique en partie les faibles taux de participation cités précédemment, puisqu'elle donne à la population le sentiment que sa capacité d'influence sur le développement de la ville par le biais du BP reste somme toute très marginale.

AUTORITÉ

Le deuxième facteur expliquant la faible participation réside dans le manque d'autorité du BP de Buenos Aires. En effet, si la crise de 2001 a enfin offert à la ville un instrument que sa Constitution réclamait depuis plusieurs années, l'article qui ordonne le respect des décisions prises dans le cadre du BP a continué d'être ignoré.

L'existence *de facto* et non *de jure* d'un BP est souvent considérée suffisante par les experts (CABANNES, 2004) qui pensent que le BP échappe ainsi au manque de flexibilité d'un instrument régi par une loi. Le BP est en effet envisagé comme un processus évolutif incompatible par nature avec la rigidité du cadre juridique. Cependant, si cette approche sied bien à un BP basé sur l'existence d'une véritable volonté politique (ainsi que ce fut le cas à Porto Alegre), il en va différemment lorsqu'il ne dispose pas d'un soutien politique fort. Dans ce cas, le caractère non contraignant des décisions prises par les participants entraîne très souvent leur non-respect par les autorités locales. En 2002 et 2003, le taux de concrétisation des investissements votés par le BP stagnait ainsi entre 50 et 60 %. En 2004 et 2005, il atteignait à peine les 40 %. Cette absence de respect pour les choix des intervenants est très dommageable puisqu'elle leur donne l'impression de perdre leur temps en prenant part à un exercice purement rhétorique. Ainsi que le regrette un coordinateur du BP :

« Le principal problème [du BP] est que les participants n'ont pas vu la concrétisation de ce qu'ils avaient planifié les années précédentes. C'est un problème majeur parce que les gens disent "nous nous réunissons à nouveau cette année [2004] alors que nous n'avons toujours pas vu les résultats de 2002". Ils étaient très découragés à l'idée de continuer. »²⁹

Dans la même veine, un représentant de quartier chargé d'animer des réunions du BP explique : *« Je ne savais pas comment dire aux participants que les investissements qu'ils avaient budgétés n'avaient pas été accomplis [...]. Après ça ils étaient démotivés et beaucoup étaient en colère contre moi. »* (DE LA MOTA *et al.*, 2004, p. 32).

²⁹ Entretien avec un responsable technique du BP, 27/10/04.

CONCLUSION

La mondialisation facilite les échanges internationaux d'idées et de solutions éprouvées dans le domaine du développement urbain, et les modèles de bonne gouvernance sont parmi ceux qui rencontrent le plus d'intérêt sur ce marché. L'étude présentée dans cet article rejoint néanmoins un nombre croissant de travaux qui montrent que la greffe d'instruments de gestion urbaine est une entreprise délicate, et que les bases conceptuelles et institutionnelles des *success stories* de ces instruments dans leurs villes d'origine sont souvent insuffisamment comprises et problématisées (GANAPATI et VERMA, 2010). Une difficulté majeure réside dans la question de la compatibilité institutionnelle. Si les valeurs véhiculées par le modèle ne trouvent pas d'équivalent dans les fondements de la société receveuse, une volonté politique ferme de mener à bien l'expérience est improbable. Ainsi que le souligne PORTES (2005, p. 18), « *les greffes institutionnelles se produisent en surface et sont ainsi exposées au risque d'un duo de résistances ancrées dans les structures profondes des sociétés receveuses : les résistances basées sur les valeurs et les résistances basées sur le pouvoir* ».

En matière de recommandations politiques, il faut bien admettre que notre étude de cas présente un paradoxe. S'il est vrai que l'expérience du BP de Buenos Aires constitue un échec du point de vue des objectifs traditionnellement associés au modèle, il s'agit cependant d'un succès indéniable si l'on considère les véritables motivations ayant entraîné son adoption par la municipalité de l'époque. L'introduction du BP a permis au gouvernement en place de rétablir sa légitimité tout en récupérant un mouvement d'opposition civile qui menaçait son autorité. Si l'on s'en tient à la pure rationalité politique, le BP de Buenos Aires a atteint ses objectifs en déguisant le conservatisme politique en changement institutionnel.

D'un point de vue théorique, ces observations semblent à première vue renforcer l'idée que les institutions sont par essence hostiles au changement. Pourtant, pour difficile que soit le changement institutionnel, il se produit constamment – et souvent même avec succès, ainsi que le prouve le cas de Porto Alegre. Mais il faut éviter le glissement théorique qui porte à croire que l'imitation peut remplacer l'innovation. L'innovation institutionnelle est le produit d'un processus d'apprentissage dont les bénéfices ne sont pas transposables d'une ville à l'autre. Nous devons reconnaître que le prêt-à-porter des bonnes pratiques de gouvernance urbaine ne produit pas les résultats escomptés, et inviter les décideurs politiques à faire de la « bonne géographie » en forgeant *localement* des solutions innovantes susceptibles de répondre aux attentes de leurs administrés.

BIBLIOGRAPHIE

- ABERS Rebecca, 2000 : *Inventing Local Democracy : Grassroots Politics in Brazil*, Boulder: Lynn Rienner Publishers.
- AMIN Ash et GRAHAM Steven, 1997 : « The Ordinary City », *Transactions of the Institute of British Geographers* 22 (4), 411-429.
- BEETHAM David, 1991 : *The Legitimation of Power*, London : MacMillan.
- CABANNES Yves, 2004 : « Participatory budgeting : a significant contribution to participatory democracy », *Environment and Urbanization* 16 (1), 27-46.
- DE LA MOTA Luis, 2003 : « Presupuesto Participativo en la Ciudad de Buenos Aires », papier présenté au 2^e Congrès national de sociologie, octobre 2004, Buenos Aires.

- DE SOUSA SANTOS Boaventura, 1998: «Participatory Budgeting in Porto Alegre: Toward a Redistributive Democracy», *Politics and Society* 26 (4), 479-97.
- DINERSTEIN Ana, 2003: «¡ Que se vayan todos ! Popular Insurrection and the Asambleas Barriales in Argentina», *Bulletin of Latin American Research* 22 (2), 187-200.
- DIRECCION DEL PRESUPUESTO PARTICIPATIVO, 2004: *El Presupuesto Participativo*, Buenos Aires: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
- FRIEDMANN John, 1986: «The World City Hypothesis», *Development and Change* 17 (1), 69-83.
- GANAPATI Sukumar and VERMA Niraj, 2010: «Institutional Biases in the International Diffusion of Planning Concepts». In HEALEY Patsy and UPTON Robert (éds), *Crossing Borders. International exchange and planning practices*, London: Routledge.
- GRANT Richard and SHORT John Rennie (éds), 2002: *Globalization and the margins*, Houndmills: Palgrave Macmillan.
- GUGGENHEIM Michael and SÖDERSTRÖM Ola (éds), 2010: *Re-Shaping the City. How global mobility transforms architecture and urban form*, London: Routledge.
- HALL Peter, 1984, *The World Cities*, London: Weinfeld and Nicholson.
- HALL Tim and HUBBARD Phil, 1996: «The entrepreneurial city: new urban politics, new urban geographies», *Progress in Human Geography* 20 (2), 153-174.
- HEALEY Patsy et UPTON Robert (éds), 2010: *Crossing Borders. International exchange and planning practices*, London: Routledge.
- KOONINGS Kris, 2004: «Strengthening citizenship in Brazil's democracy: local participatory governance in Porto Alegre», *Bulletin of Latin American Research* 23 (1), 79-99.
- LADIZESKY Pablo y CASPARRINO Claudio, 2004: *Presupuesto Participativo: Herramienta legitimante o construcción de poder popular?*, Bueno Aires: Centro Cultural de la Cooperación.
- MCCANN Eugene and WARD Kevin (éds), 2011: *Assembling Urbanism: Mobilizing Knowledge & Shaping Cities in a Global Context*, (forthcoming).
- NASR Joe and VOLAIT Mercedes (éds), 2003: *Urbanism - Imported or Exported? Native Aspirations and Foreign Plans*, Chichester: Wiley.
- NAVARRO Juan, 2005: «Presupuesto Participativo en la Ciudad de Buenos Aires», in ROMERO Ricardo (éd.), *Democracia Participativa: Una Utopía en Marcha*, Bueno Aires: Ediciones Cooperativas.
- NORTH Douglass, 1990: *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, Cambridge: Cambridge University Press.
- NOVY Andreas and LEUBOLT Bernhard, 2005: «Participatory Budgeting in Porto Alegre: Social Innovation and the Dialectical Relationship of State and Civil Society», *Urban Studies* 42 (11), 2023-2036.
- NUGENT Jeffrey, 2005: «The Role of Institutions in Development Performance». In ELTONY Mohamed Naggy and LIMAM Imed (éds), *Institutions and Development Performance*, Kuwait: Arab Planning Institute.
- NYLEN William, 2003: *Participatory Democracy versus Elitist Democracy: Lessons from Brazil*, New York: Palgrave Macmillan.
- OUVIÑA Hernan, 2002: «Las asambleas barriales: apuntes a modo de hipótesis de trabajo», *Revista Theomai*, Año 8.
- PICKVANCE Chris, 1985: «The Rise and Fall of Urban Movements and the Role of Comparative Analysis», *Environment and Planning D* 3, 31-53.
- PETERS Guy, 2000: «Institutional Theory: Problems and Prospects», *Political Science Series* (69), Institute for Advanced Studies.
- PORTES Alejandro, 2005: «Institutions and Development: A Conceptual Re-Analysis», CMD Working Paper 05-08, Princeton University.
- ROBINSON Jennifer, 2002: «Global and World Cities: A View from off the Map», *International Journal of Urban and Regional Research* 26 (3), 531-554.
- ROBINSON Jennifer, 2005: *Ordinary cities: between modernity and development. Questioning Cities*, New York: Routledge.
- RODGERS Dennis, 2007: «Subverting the spaces of invitation? Local politics and participatory budgeting in post-crisis Buenos Aires». In CORNWALL Andrea and SCHATTAN P. COELHO Vera (éd.), *Spaces for Change: The Politics of Participation in New Democratic Arenas*, London: Zed.

- RODGERS Dennis, 2004: «Unintentional Democratisation? The Argentinazo and the Politics of Participatory Budgeting in Buenos Aires, 2001-2004», papier présenté au LSE Crisis States Programme Annual Workshop, University of Dehli, décembre 2004.
- ROLAND Gérard, 2004: «Understanding Institutional Change: Fast-Moving and Slow-Moving Institutions», *Studies in Comparative International Development* 38 (4), 109-131.
- SASSEN Saskia, 1991: *The global city: New York, London, Tokyo*, Princeton, NJ: Princeton University Press.
- SASSEN Saskia, 2000: «New frontiers facing urban sociology at the Millennium», *British Journal of Sociology* 51 (1), 143-159.
- SOUZA Celina, 2001: «Participatory budgeting in Brazilian cities: limits and possibilities in building democratic institutions», *Environment & Urbanization* 13 (1), 159-184.
- TORRES RIBEIRO Clara y DE GRAZIA Grazia, 2003: *Experiências de Orçamento Participativo no Brasil: período de 1997 a 2000*, Petropolis: Vozes.
- UN-HABITAT, 2004: *72 Frequently Asked Questions about Participatory Budgeting, Urban Governance Toolkit Series*, Quito: UN-Habitat.
- WAMPLER Brian, 2007: «Can Participatory Institutions Promote Pluralism? Mobilizing Low- Income Citizens in Brazil», *Studies in Comparative International Development* 41 (4), 57-78.
- WILLIAMSON John and HAGGARD Stephen, 1994: «The Political Conditions for Economic Reform», in WILLIAMSON John (éd.), *The Political Economy of Policy Reform*, Washington: Washington Institute for International Economics.
- WORLWATCH INSTITUTE, 2007: *State of the World 2007: Our Urban Future*, New York: Norton & Co.

ABSTRACT

This article examines the adoption by the city of Buenos Aires of a 'foreign' model of urban governance: the participatory budget of Porto Alegre. The international circulation of best practices of urban management is attracting growing interest among authors working on the effects of globalisation on cities. This study however shows that, whereas the emergence of a global market of ideas is certainly a by-product of globalisation, the results yielded by 'travelling' models largely stem from local social and political conditions framing their adoption in host cities.

Keywords: Participatory planning, globalisation, urban governance, institutional theory, urban policy transfers.

ZUSAMMENFASSUNG

Dieser Artikel überprüft die Annahme eines von auswärts kommenden städtischen Regelungssystems durch die Stadt Buenos Aires: Das durch die Einwohner mitbestimmte Budget der Stadt Porto Alegre. Der internationale Austausch der bewährten Modelle der Stadtplanung erweckt ein immer größer werdendes Interesse bei den Autoren, die die Wirkung der Globalisierung auf die Städte analysieren. Diese Studie zeigt aber, dass, auch wenn die Existenz eines globalen Ideen-Marktes gewiss ein offensichtliches Zeichen der Globalisierung darstellt, die anhand der „Globetrotter-Modelle“ erhaltenen Resultate sich klar aus den sozialen und politischen Bedingungen entwickeln, die zur Zeit ihrer Adoption in den entsprechenden Städten herrschen.

Stichwörter: Demokratische Mitbestimmung, Globalisierung, Stadtmanagement, Institutionstheorie, Zirkulation stadtpolitischer Entwicklungsstrategien.

GOUVERNANCE URBAINE ET MODÈLE NÉO-TRADITIONNEL : LE PARTENARIAT PUBLIC-PRIVÉ DU VAL D'EUROPE

BLAISE DUPUIS

Institut de géographie, Université de Neuchâtel

blaise.dupuis@unine.ch

RÉSUMÉ

Cet article se concentre sur la mondialisation du modèle urbain néo-traditionnel. Issu de doctrines européennes et américaines, ce modèle est mobilisé par une coalition d'acteurs publics et privés dans le cadre du développement du dernier secteur de Marne-la-Vallée : le Val d'Europe. Signé en 1987, ce partenariat exceptionnel entre l'État français et la Walt Disney Company a permis d'édifier une nouvelle ville selon des règles strictes de cohérence visuelle. À travers la généalogie de ce projet urbain emblématique, cet article propose de comprendre les modalités de gouvernance relatives à ce lieu où s'entrecroisent des flux de connaissances à l'origine d'une esthétique et d'une morphologie néoclassiques.

Mots clés: Modèle urbain, gouvernance urbaine, partenariat public-privé, formes néo-traditionnelles, Val d'Europe.

« LA RÉGION PARISIENNE, C'EST LE BORDEL, METTEZ-MOI DE L'ORDRE DANS TOUT CELA ! »

Attribuée au président de Gaulle, cette injonction fut adressée à Paul Delouvrier, haut fonctionnaire en charge de l'aménagement du district de la région de Paris, qui proposa en conséquence la création de villes nouvelles afin de freiner l'expansion anarchique de la capitale (DE SAINT-PIERRE, 2003, p. 82). Suite à la révision du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris en 1969, cinq villes nouvelles sont alors planifiées. Parmi celles-ci se trouve Marne-la-Vallée, à l'est de Paris, développée linéairement le long d'une autoroute et d'une ligne du

Réseau express régional (RER). Les trois premiers secteurs d'aménagement – Portes de Paris, Val Maubuée et Val de Bussy – sont l'œuvre d'un Établissement public d'aménagement (EPA) créé à cet effet en 1972³⁰. Quant au quatrième secteur, Val d'Europe, il est issu d'un partenariat public-privé signé en 1987 par l'État français et la *Walt Disney Company* (WDC).

Ce partenariat d'une envergure géographique et financière exceptionnelle concerne à la fois l'édification d'un pôle touristique de loisirs et l'urbanisation des villages préexistants. Ainsi, parallèlement à la construction de ce qui deviendra le premier site touristique payant d'Europe³¹, un nouveau type de développement urbain s'est dessiné selon des principes architecturaux et urbanistiques néo-traditionnels. Programmé pour une période de trente ans sur 1 943 hectares, ce partenariat a conduit à l'urbanisation rapide d'espaces agricoles (photo 1) : habité par moins de 5 000 personnes en 1990, le secteur compte aujourd'hui près de 23 000 habitants et il est convenu d'y accueillir en 2017 un total de 40 000 personnes et autant d'emplois. L'originalité de ce partenariat réside certes dans le mode de gouvernance adopté, mais aussi dans l'importance qu'accorde chaque partenaire à l'agencement de cette urbanisation, tant au niveau architectural et paysager que morphologique³². Ainsi, plus de quarante ans après la création des villes nouvelles, le Val d'Europe, son urbanisme compact ordonné autour d'un boulevard circulaire et son architecture édifiée selon des règles strictes de cohérence visuelle semblent enfin répondre aux vœux d'harmonie exprimés par le président de Gaulle.

Photo 1 : Vue aérienne du Val d'Europe en 1990 et en 2009 : les parcs à thèmes se situent au centre du boulevard circulaire, le centre urbain au sud de ceux-ci (EPAFRANCE, 1990 ; GOOGLE EARTH, 2009)



³⁰ Un EPA est un organisme à caractère industriel et commercial en charge d'opérations foncières et d'aménagement. Doté d'une autonomie financière, un EPA est un instrument de mise en œuvre de la politique territoriale de l'État français.

³¹ Selon les résultats de l'exercice 2009 d'Euro Disney SCA, les deux parcs à thèmes de Disneyland Paris Resort ont reçu 15,4 millions de visiteurs en 2009 et plus de 215 millions depuis l'ouverture du premier parc en 1992.

³² Ce souci de « cohérence de l'ambiance visuelle d'ensemble » est inscrit en 1987 dans le rapport de présentation du projet d'intérêt général relatif au secteur IV de Marne-la-Vallée.

Cet article se concentre sur la mondialisation d'un modèle de développement urbain, en l'occurrence le modèle néo-traditionnel. Issu de doctrines européennes et américaines, ce modèle est mobilisé au Val d'Europe³³ par une coalition d'acteurs singuliers. Cet article propose donc de comprendre d'une part comment ce modèle a été produit et mis en circulation et, d'autre part, comment celui-ci a été négocié et implanté dans le contexte du développement de Marne-la-Vallée.

Diabolisé par les médias et les milieux professionnels comme la « ville de Mickey », le projet urbain du Val d'Europe est généralement considéré comme une réplique des parcs à thèmes environnants : c'est-à-dire une ville privée – une « oasis urbaine » – sous le contrôle de la WDC (WILD et VAUTIER, 2007) ou une communauté fermée sans espaces publics et destinée à la classe moyenne (BELEMESSOUS, 2009). Au-delà de ces clichés portant sur la « disneyfication » du monde, cet article propose plutôt de comprendre les modalités de gouvernance relatives à ce lieu où s'entrecroisent des flux de connaissances à l'origine d'une esthétique et d'une morphologie néoclassiques.

GOUVERNANCE URBAINE ET MODÈLES MOBILES

La mondialisation désigne l'interconnexion croissante entre des espaces et des lieux de la planète ; plus qu'un simple processus d'homogénéisation du monde, elle s'étend spatialement de manière différenciée selon les syncrétismes locaux (HELD *et al.*, 1999). Dans ce contexte, la mobilité du capital engage les villes dans une compétition accrue pour attirer des ressources qui circulent à travers le monde. La politique urbaine, ses objectifs et ses instruments s'en trouvent modifiés ; un régime entrepreneurial se substituant à l'efficacité managériale de l'action publique classique (HARVEY, 1989). Les acteurs en charge du développement urbain adoptent ainsi des modalités d'actions et de prises de décisions plus partenariales, flexibles et spéculatives, autrement dit des stratégies entrepreneuriales permettant de fixer, en un lieu et en un temps donnés, des flux de richesses, de connaissances et de personnes (BRENNER, 2003). Parmi ces stratégies, le partenariat entre autorités publiques et secteur privé constitue l'un des moyens principaux permettant de mener à bien des projets urbains et, de la sorte, assurer la croissance économique des villes (HUBBARD et HALL, 1998).

Ainsi, des connaissances relatives à l'urbanisme et à l'architecture circulent mondialement, façonnant et transformant les formes urbaines (GUGGENHEIM et SÖDERSTRÖM, 2009). Ces transformations s'opèrent en raison de la capacité d'acteurs particuliers à mobiliser des modèles exogènes et à les traduire contextuellement en un programme de développement urbain (McCANN et WARD, 2009). Ces « *agents de transfert* » (STONE, 2004) glanent de par le monde de nombreuses références puis les combinent avec des éléments locaux, cet assemblage étant le produit de négociations entre les acteurs en charge des opérations d'urbanisme. La circulation de ces modèles s'est intensifiée depuis le début du XXI^e siècle en raison de la transformation

³³ Conformément à l'usage courant, le toponyme « Val d'Europe » est utilisé dans le cadre de cet article pour désigner l'espace du partenariat se trouvant à l'intérieur du secteur IV (3 200 ha), lui aussi nommé « Val d'Europe ».

des politiques urbaines (logique entrepreneuriale, marketing urbain, gouvernance locale, etc.) et des pratiques des architectes (mobilité accrue, internationalisation des bureaux et des revues, etc.) (GUGGENHEIM et SÖDERSTRÖM, 2010).

Projection de la ville future, le modèle est une théorie de l'urbain procédant d'une critique sociale et proposant un espace générique, exemplaire et reproductible ; s'inscrivant dans la tradition des utopies urbaines, cet « *urbanisme guérisseur* » nourrit toujours de nombreuses figures de la ville (CHOAY, 1996). En effet, le Val d'Europe est issu de la critique des villes nouvelles de la région parisienne. Ces dernières, telles que Cergy-Pontoise ou Saint-Quentin-en-Yvelines, sont associées à la figure de la banlieue, à un urbanisme de dalle produisant des villes-dortoirs sans repères. En effet, les élus du Val d'Europe « *savent, et ils ont été aiguillés là-dessus, ce qu'ils ne veulent pas* » et s'efforcent en conséquence de concevoir avec leurs partenaires « *un urbanisme d'îlots structurés et hiérarchisés sans trop de dispersion de l'espace public* »³⁴. L'histoire de la mise en forme de ce modèle dans les plaines briardes de la métropole francilienne permet de comprendre les enjeux et moyens relatifs à ce partenariat exceptionnel.

IL ÉTAIT UNE FOIS LE VAL D'EUROPE...

La WDC trouva en France un site idéal pour s'implanter en Europe (D'HAUTE-SERRE, 1999, p. 97) : celui-ci est central au niveau du marché européen, la densité du réseau de transport permet d'y conduire des millions de visiteurs³⁵, suffisamment de surfaces sont disponibles pour construire des parcs à thèmes et, surtout, l'entreprise a trouvé une organisation administrative et institutionnelle disposée à répondre à ses prérogatives.

Selon Bertrand Ousset, directeur d'aménagement de l'Établissement public d'aménagement EPAFRANCE³⁶, il était déjà prévu en 1971 que le quatrième secteur de Marne-la-Vallée soit le centre urbain de la ville nouvelle. Cette perspective se concrétisa au début des années 1980 lorsque l'EPAMARNE fut au courant que la WDC prospectait des terrains dans la région parisienne. L'EPAMARNE contacta alors l'entreprise avec l'idée que l'implantation d'un parc à thèmes puisse être « *un levier pour créer un centre urbain* »³⁷. Mais l'administration de tutelle de

³⁴ Entretien avec J.-L. Bernex, architecte au Syndicat d'agglomération nouvelle du Val d'Europe. Cet article est basé sur des entretiens avec des architectes et des urbanistes, une revue de divers documents liés à la conception et à la promotion du Val d'Europe et une observation *in situ* effectuée en juin 2009.

³⁵ Le Val d'Europe est situé à 30 minutes de la porte de Bercy par l'autoroute, à 40 minutes de la gare de l'Est de Paris en RER, à sept minutes de l'aéroport de Roissy et à moins de trois heures de Londres en TGV.

³⁶ Cet organisme a été créé par décret suite à la signature du partenariat afin d'aménager le secteur IV, l'EPAMARNE étant en charge de l'aménagement et du développement des trois premiers secteurs.

³⁷ L'EPAMARNE avait déjà acquis une bonne expérience quant à la planification des parcs à thèmes à la fin des années 1970. En effet, l'établissement public travaillait sur un projet d'une entreprise américaine et avait, dans ce contexte, visité plusieurs parcs à thèmes aux États-Unis, dont ceux de la WDC. Bien que le projet fut rejeté, cette expérience a été un atout lors des négociations avec la WDC comme le souligne B. Ousset : « *Quand on a eu affaire à Disney, ils ont été très surpris de voir qu'on connaissait le type de question qu'ils allaient nous poser, qu'on avait déjà des idées sur la façon de les résoudre. Ça a facilité très certainement l'approche.* »

l'époque était « *très frileuse* » à propos de ce projet urbain qui risquait, selon elle, de couler la négociation quant à l'édification d'un parc à thèmes. Nonobstant ces réticences, l'EPAMARNE alla jusqu'au PDG de la WDC. Fort de son expérience en la matière³⁸, il accepta l'idée d'un partenariat, condition *sine qua non* à la concrétisation d'une double ambition : créer un parc à thèmes international et réaliser un centre urbain emblématique. Ce fut donc à l'initiative de l'EPAMARNE que les autorités publiques s'associèrent à une entreprise privée qui s'avéra être un partenaire volontariste et expérimenté.

En effet, les premières idées urbanistiques de la WDC trouvent leur origine dans le projet de ville idéale imaginée par Walter Elias Disney sous le nom d'EPCOT (*Experimental Prototype of Community of Tomorrow*). N'ayant pas eu la maîtrise foncière et immobilière des abords de son premier parc à thèmes, Walt Disney décida d'acheter plus de 10 000 hectares au sud d'Orlando, en Floride, afin de laisser libre cours à sa passion de planificateur. Inspiré par les utopies urbaines du xx^e siècle, il imagina une ville radioconcentrique conçue pour 20 000 habitants et mêlant complexes hôteliers et récréatifs, aéroport international, parcs industriels et espaces résidentiels (CHABARD, 2008, p. 36-37). Ce projet ne fut toutefois pas réalisé : seul le deuxième parc à thèmes de Walt Disney³⁹ fut construit après sa mort, laissant les terres non bâties aux alentours. Cependant, l'idée de contrôler à la fois l'espace des parcs à thèmes et l'espace environnant subsista au sein de l'entreprise, et ce fut lors de l'entrée en fonction du PDG Michael Eisner, en 1984, que se mit en place une véritable politique urbaine au sein de la WDC (DUNLOP, 1996). Trois ans plus tard, celui-ci créa un département immobilier et engagea l'architecte Robert A.M. Stern comme conseiller pour le choix d'architectes susceptibles de travailler selon les canons de l'entreprise. Ce réseau d'architectes postmodernes, tels que Robert Venturi, Charles Moore ou Jaquelin Robertson, trouva sur les terrains de la WDC un terrain fertile pour exprimer son style architectural, éclectique et historiciste.

Non loin de Disneyworld, Celebration est la première opération immobilière de la WDC à grande échelle : il est prévu d'y accueillir à terme 20 000 habitants sur près de 2 000 hectares⁴⁰. En 1988, le master-plan fut dessiné par les architectes R. Stern et J. Robertson. Soucieuse de son image, la WDC évita de promouvoir un banal lotissement pavillonnaire et, pour ce faire, s'empara des idées développées par le mouvement du *New Urbanism* et, à l'époque, jamais mises en œuvre à cette échelle (CHARMES, 2005, p. 15). Ainsi, un « *pattern book* » fut réalisé par l'*Urban Design Associates*, un des principaux bureaux d'urbanistes membres du Congrès pour le *New Urbanism* (CNU). Ce type d'outil définit la façon dont les espaces publics et privés doivent être structurés selon les modèles urbains et styles architecturaux historiquement dominants au sein d'une aire géographique. La réalisation de Celebration selon les prescriptions du master-plan et du « *pattern book* » fut désignée par le CNU comme un projet exemplaire de type *Traditional Neighborhood Development*

³⁸ Ray Watson présida pendant près de vingt ans l'entreprise Irvine, qui construisit l'une des plus grandes villes privées américaines.

³⁹ Le premier parc à thèmes fut inauguré en 1952 à Anaheim, Los Angeles, le second, Walt Disney World Resort, en 1971, puis ensuite Tokyo Disney Resort en 1983, Disneyland Paris Resort en 1992 et, finalement, Hong Kong Disneyland en 2005.

⁴⁰ La ville compte actuellement près de 10 000 habitants.

(TND), de fait le modèle néo-traditionnel promu par cette institution. Selon CHARMES (2005, p. 14), la WDC s'est avant tout comportée en promoteur immobilier et son objectif a moins été l'ingénierie sociale que l'exploitation commerciale d'un actif foncier selon les canons du *New Urbanism*. La ville de Celebration fut inaugurée en 1996, financée et administrée jusqu'en 2004 par la *Town of Celebration Company*, filiale de la WDC.

L'EPAFRANCE avait visité Celebration avant l'élaboration du projet urbain du Val d'Europe, et insista auprès de la WDC pour qu'elle ne construise pas une réplique de cette ville. L'urbanisme du Val d'Europe diffère donc en termes de densité, de réseaux routiers et de gouvernance. À la différence de Celebration, le Val d'Europe n'est pas une ville privée, mais avant tout une agglomération de cinq communes – Bailly-Romainvilliers, Magny-le-Hongre, Coupvray, Chessy et Serris – administrée par un Syndicat d'agglomération nouvelle (SAN). Le SAN est en charge de la coordination politique avec les autres acteurs de la métropole francilienne et de la « *gestion de la ville* » au niveau de ses équipements publics et des espaces verts, comme le souligne Jean-Luc Bernex, architecte à la direction de l'aménagement du SAN.

Le partenariat (ou Convention) a été signé le 22 mars 1987 entre le gouvernement français, le Conseil régional d'Île-de-France, le Conseil départemental de Seine-et-Marne, la Régie autonome des transports parisiens (RATP) et la WDC. Cette convention détermine les phases du développement sur trente ans ainsi que les tâches dévolues aux différents partenaires. Principalement, l'EPAFRANCE est l'aménageur, Euro Disney SCA (ED SCA)⁴¹ le développeur et le SAN le gestionnaire. En complément à cette convention, un projet d'intérêt général (PIG) fut élaboré afin de préciser les orientations stratégiques en termes d'affectation des sols et de programme urbain, ED SCA devant respecter, par exemple, les directives de l'État concernant la mixité des aires résidentielles, la localisation des emplois et la diversité des styles architecturaux (D'HAUTESERRE, 1999, p. 97). La Convention et le PIG furent ensuite approuvés par décret le 24 mars 1987 par le Premier ministre Jacques Chirac.

Ce geste politique illustre l'ambition de l'État d'allier industrie touristique et développement urbain à travers un partenariat lui permettant de mettre en commun des savoir-faire complémentaires pour faire face à un programme à grande échelle, mais aussi de retirer d'importants bénéfices économiques alors que ses ressources tendent à diminuer. En effet, selon SANTEL *et al.* (2008, p. 5), les autorités publiques ont investi, entre 1992 et 2006, 0,64 milliards d'euros alors que le secteur privé a investi dix fois plus, soit 6,7 milliards d'euros. De plus, les parcs à thèmes ont généré près de 50 000 emplois directs, induits et indirects, 3,58 milliards d'euros d'impôts et de taxes ont été perçus par les pouvoirs publics et l'impact sur le PIB fut de 2,2 milliards d'euros de valeur ajoutée en moyenne par an.

Sur les 1 943 hectares de la convention, ED SCA doit, tous les 10 ans, avoir développé le tiers des surfaces. Pour cela, en tant que « développeur prioritaire », ED SCA bénéficie d'une option générale d'achat pour la réalisation des programmes prévus

⁴¹ Cette société en commandite par actions est une filiale de la WDC, créée à l'occasion du partenariat.

par la convention. L'entreprise présente à l'aménageur un document d'information complémentaire détaillant son programme (affectations, épannelages, références architecturales, ambiances, etc.). L'EPAFRANCE achète ensuite les terrains agricoles destinés à être urbanisés (au prix fixe de 1.69 euro le mètre carré), les viabilise et définit les directives d'urbanisme. L'EPA conserve tous les terrains jusqu'à l'obtention du permis de construire, qui ne peut être délivré qu'après l'accord de chacune des parties qui ont négocié auparavant les orientations proposées par ED SCA, ce qui «*force au consensus, à l'appropriation des projets*» selon J.-L. Bernex. Les terrains sont ensuite cédés par lots au prix coûtant à ED SCA, qui procède soit à des opérations liées à son cœur de métier (parcs à thèmes, hôtels), soit à une cession de ses droits à des promoteurs afin de réaliser des programmes immobiliers (logements, bureaux ou commerces). Certes, ED SCA dégage une importante plus-value sur ces lots revendus à des promoteurs (près de 20 %, ce qui est tout à fait courant pour ce type de montage financier), mais surtout le Val d'Europe se distingue d'autres types de partenariat par l'importance accordée par la WDC au *design* urbain (CHABARD, 2008, p. 42).

UN RÉSEAU NÉO-TRADITIONNEL POUR «UNE NOUVELLE VILLE»

Au Val d'Europe, la cohérence visuelle de l'ensemble du projet est pensée et mise en forme à travers le groupe des *imagineers*⁴². Ce terme désigne une myriade de professions (avocats, promoteurs, designers, architectes, ingénieurs, etc.) qui conçoivent les formes construites de la WDC, que cela soit à l'intérieur de ses parcs à thèmes ou dans leur environnement proche. La succursale locale, établie dans le centre urbain du Val d'Europe sous le nom «Architecture & Urbanisme», définit l'environnement construit soit à travers le département «resort» (parcs à thèmes, hôtels, loisirs), soit à travers le département «community» qui concerne le développement immobilier traditionnel (bureaux, logements, commerces, etc.). Seuls quelques architectes sélectionnés par l'architecte en chef de la WDC⁴³ peuvent travailler avec les promoteurs du Val d'Europe, et seulement selon certains canons définis par les «ingénieurs de l'imaginaire». Participant à la construction d'une «nouvelle ville» et non d'une ville nouvelle, comme aime à le souligner l'architecte Bernard Durand-Rival, senior manager d'Architecture & Urbanisme qui a participé à la sélection, ces architectes provenant de France, de Belgique, d'Italie, de Grande-Bretagne et des États-Unis font partie, activement ou non, du réseau promouvant le modèle néo-traditionnel.

Ce réseau peut être schématisé en deux entités : le mouvement américain pour le *New Urbanism* et le mouvement pour la reconstruction de la ville européenne, plus ancien que le précédent. En effet, c'est à la fin des années 1960 que se construit en Belgique, autour des architectes Maurice Culot et Léon Krier, une pensée architecturale valorisant les qualités traditionnelles de la morphologie urbaine. Très vite, plusieurs architectes, écoles et revues relayèrent ces idées en France, en Italie et en

⁴² Contraction d'«imaginaire» et d'«ingénierie», ce néologisme fut créé par Walt Disney en 1952, à la suite de la construction de son premier parc à thèmes.

⁴³ Cette sélection comprend les architectes Maurice Culot, Léon Krier, Pierre Diener, Gabrielle Tagliaventi, Pier Carlo Bontempi, Robert A.M. Stern, Jaquelin Robertson, etc.

Grande-Bretagne. Léon Krier donna les assises théoriques à ce mouvement, en particulier le concept de ville polycentrique dont la dimension des quartiers est structurée par la marche à pied : une ville doit être limitée par sa taille, synthétiser toutes les activités urbaines quotidiennes (au contraire du *zoning* proclamé par le mouvement moderne), et être organisée selon ses espaces publics (KRIER, 1998). Ses conceptions ainsi que les contributions d'autres architectes qualifiés de « néo-rationalistes » à l'époque furent rassemblées dans la Déclaration de Bruxelles pour la reconstruction de la ville européenne en 1978. Depuis lors, plusieurs organisations furent créées afin de diffuser ces principes⁴⁴.

Krier eut aussi une influence décisive lors de la fondation du CNU en 1993. Considéré comme un mentor par Andres Duany, l'un des fondateurs du mouvement et concepteur du modèle TND, Krier voulait créer un groupe antithétique aux Congrès Internationaux d'Architecture Moderne (THOMPSON-FAWCETT, 1998) et trouva aux États-Unis des partenaires privés intéressés à proposer une alternative à l'étalement urbain du paysage résidentiel américain. Véritable plaidoyer pour une réforme de l'urbanisme, la Charte pour le *New Urbanism*, publiée en 1996, insiste sur le fait que « *les espaces urbains doivent être modelés suivant une architecture et un paysage qui mettent en valeur le contexte local quant à l'histoire, au climat, à l'écologie et aux méthodes traditionnelles de construction* »⁴⁵. S'inspirant de l'idéal type de la ville européenne préindustrielle, les principes du *New Urbanism* portent emphase sur la dimension piétonne des quartiers, le traitement paysager des rues, une mixité d'usages et de fonctions, le sens des lieux ou encore la création d'espaces civiques.

Cristallisant les principes d'un urbanisme néo-traditionnel, deux institutions résultent d'une synergie entre les États-Unis et l'Europe : l'INTBAU (*International Network for Traditional Building, Architecture & Urbanism*) et le CEU (*Council for European Urbanism*), respectivement fondées en 2002 et 2003. Ainsi, après diverses interactions personnelles, en particulier entre Duany, Krier, Culot, Tagliaventi et le prince Charles, le réseau s'est progressivement étendu grâce à divers médias (revues, manuels techniques, sites Internet, associations électroniques et webzines), pour finalement se structurer en des institutions internationales (THOMPSON-FAWCETT, 2003). Ce qui réunit les membres de ce réseau, passionnés par l'histoire de l'architecture et la conservation du patrimoine, est l'idée que l'urbanisme, ses échelles et ses espaces publics, prime sur l'architecture. Ce postulat est mis en forme à travers l'élaboration d'un code architectural et urbanistique organisant les bâtiments, les rues, les places et les quartiers en une hiérarchie structurante et signifiante.

Bien que le Val d'Europe ait été récompensé en 2006 par un *Charter Award* du CNU, en raison de son master-plan dessiné par Jaquelin Robertson dix ans aupa-

⁴⁴ Le soutien du prince Charles, fervent défenseur d'une « renaissance urbaine » selon les canons de l'architecture vernaculaire, permit au mouvement de se structurer en 1992 à travers la création de la *Prince's Foundation* en Grande-Bretagne et l'inauguration de *A Vision of Europe*, institution dirigée en Italie par l'architecte Gabrielle Tagliaventi. Ces organisations ont créé le réseau des villes écocompactes en 2009 suite au succès rencontré, une année auparavant, par le prix Rothier pour la Reconstruction de la ville.

⁴⁵ La Charte, traduite en six langues, a été complétée en 2008 par les « *Canons of Sustainable Architecture and Urbanism* » (www.cnu.org).

ravant, les *imagineers* refusent d'être amalgamés au *New Urbanism* car celui-ci est souvent compris en Europe comme réactionnaire. La différence entre ces deux mouvements réside plutôt dans le contenu proposé que dans la forme, suggère M. Culot : « *La forme est pratiquement la même, le contenu pas toujours, parce que beaucoup d'exemples du nouvel urbanisme sont parfois des lotissements améliorés. Aux États-Unis, on voit que beaucoup d'exemples du nouvel urbanisme, c'est la classe moyenne américaine, protestante, blanche. Ici, nous raisonnons – peut-être de moins en moins – en termes de ville, d'intégration, de mixité à tous les niveaux.* » D'après B. Ousset, la production des formes néo-traditionnelles au Val d'Europe a été motivée par la recherche d'urbanité, et par la volonté de construire une mixité sociale à travers des référents néoclassiques. L'EPAFRANCE, fort de l'expérience de l'EPAMARNE dans les trois premiers secteurs de Marne-la-Vallée, a décidé d'attirer dès le début du projet du Val d'Europe des classes moyennes : « *Il faut faire en sorte de construire avec des référents architecturaux qui puissent les attirer, et ce n'est pas honteux : la mixité sociale est un processus qui se fait par le haut !* » Cette affirmation pragmatique d'un urbaniste programmant un développement urbain sur le long terme doit cependant être mise en perspective avec les directives de l'État, qui définissent un minimum légal de logements sociaux à construire lors de nouveaux projets urbains : au Val d'Europe celui-ci s'élève à 17,5 % de l'ensemble des logements. Cependant, la mixité des types de logement n'empêche pas que le prix moyen du mètre carré habitable a rapidement augmenté – en raison de la qualité urbaine du projet et de sa rente de situation – et s'échelonne aujourd'hui entre 3 000 et 4 000 euros, opérant de fait une sélection socioéconomique auprès des futurs habitants.

LA CÉLÉBRATION DU NÉOCLASSICISME EUROPÉEN

« *On a célébré le néoclassicisme européen* », précise B. Durand-Rival, pour qui l'architecture du Val d'Europe est une architecture « *référéncée* ». L'architecte évite de qualifier l'architecture comme « *thématisée* », en raison de l'amalgame avec les parcs à thèmes environnants. Comme le souligne B. Ousset, l'architecture à l'intérieur de ces parcs est totalement éclectique et pastiche et il y avait un risque, au début du projet urbain, de reproduire ce type d'architecture. Selon lui, les *imagineers* ont joué un rôle décisif dans le choix des référents, mais sous le contrôle strict de l'EPAFRANCE qui a progressivement affiné leur doctrine : « *Pour moi, l'architecture « néo » – néoclassique, néo-haussmannienne – qui a été mise en œuvre, ça n'a rien à voir avec le pastiche. On a un référent architectural, on s'y tient de façon très stricte. À chaque endroit, on a des référents, ils sont cohérents sur un quartier, mais on ne va pas les juxtaposer. Leur juxtaposition, c'est la remise en cause du concept qu'on tient qui est celui de la rue, des mitoyens, et que l'architecture moderne a beaucoup de mal à prendre en compte.* » Ainsi, à chaque quartier du centre urbain du Val d'Europe correspond une référence particulière. Dans le quartier du Parc, les références proviennent de Grande-Bretagne, et plus particulièrement de l'architecte John Nash, avec une emphase sur les espaces verts et les formes mitoyennes rappelant les *mews*. Dans les quartiers de la Gare et du Lac, les références sont les boulevards parisiens, rappelant l'esthétique haussmannienne, bordés par des îlots comprenant des ruelles et des cours à l'intérieur desquelles se trouvent immeubles français ou villas italiennes aux styles néoclassiques (photo 2).

Photo 2, « Le Cour Royal » de l'îlot « Le Carré Élysée » où dominent les références néo-classiques françaises (B. DUPUIS, 2009)



Les *imagineers* ont défini l'esthétique des bâtiments et leur alignement au moyen de directives inspirées par les scripts néoclassiques. Les bâtiments sont de faible hauteur et structurés en trois parties : un soubassement sur un ou deux niveaux, puis l'étage noble (*piano nobile*) et, enfin, l'attique avec un toit souvent en retrait. Selon les contraintes imposées par les *imagineers*, l'esthétique des façades peut comprendre des balcons, des corniches, des moulures, des architraves, des frontons, des arcades, etc. Le vocabulaire architectural, la volumétrie des bâtiments et leur alignement donnent ainsi une cohérence d'ensemble aux rues des quartiers. Au Val d'Europe, la valeur du foncier dépend donc du contrôle esthétique, comme le souligne l'architecte Pierre Diener : « *Les promoteurs ne sont pas dans le marché "libre". Le prix du foncier est fixé en fonction des contraintes urbanistiques et architecturales de chacun des quartiers. Ces contraintes, en plus, n'existent pas uniquement au moment du concours, mais aussi lorsque nous, architectes, devons valider le permis. C'est-à-dire qu'on ne peut déposer le permis qu'avec l'imprimatur du couple Disney-EPA, et on doit aussi présenter nos plans d'exécution, ce qui est évidemment une pratique qui n'existe nulle part ailleurs ! Ça veut dire qu'il y a un vrai suivi jusqu'au bout : Disney vient sur les chantiers, on leur soumet les couleurs, etc. De ce point de vue-là, c'est vraiment exemplaire.* » Afin de maintenir au fil du temps ces standards particuliers, le SAN, en charge des espaces publics, doit ensuite récupérer tout ce qui constitue la limite entre espace public et espace privé (photo 3), comme le mentionne J.-L. Bernex : « *Quand il y a des haies qui établissent la limite de la rue, les haies sont récupérées en propriété de gestion par les collectivités, de manière à s'assurer de la pérennité et de la qualité de l'entretien – pas de l'uniformité – mais de l'unicité du mode de gestion, du maintien du parti pris d'origine.* »

Photo 3 : Logements mitoyens dans le quartier de la Gare : la cohérence de l'espace public est assurée par le SAN (B. DUPUIS, 2009)



Le centre urbain a commencé à être construit dès 1997 sous l'impulsion de l'EPAFRANCE. Après l'ouverture du premier parc à thèmes, ED SCA a connu des difficultés financières⁴⁶, mais l'EPA rappela à la société qu'elle devait construire le centre selon le calendrier fixé par la Convention. L'EPA proposa de construire un centre commercial, considéré comme « *l'embryon du centre-ville* », afin d'attirer des clients de la région parisienne, mais surtout les futurs habitants du centre urbain. ED SCA voulait construire celui-ci à côté de l'autoroute au sud du boulevard circulaire, mais ce fut l'EPA qui exigea de le localiser au centre du développement urbain, sur la ligne du TGV qui mène aux parcs à thèmes. Ouvert en 2001, ce centre commercial est une structure linéaire de 90 000 mètres carrés dont la référence est Victor Baltard, l'architecte des halles de Paris. La sortie est du centre débouche sur la place de Toscane. En raison du statut privé de cet espace, les *imagineers* ont pu matérialiser leurs idées sans contraintes⁴⁷. La petite échelle de cet espace piéton exprime « *convivialité et sens du lieu* » selon B. Durand-Rival. Terminée en 2006, la place a une forme elliptique qui est calquée sur celle de la place de l'Amphithéâtre de Lucca en Toscane. Les architectes ont remporté un « Palladio Award » en 2008 en raison de

⁴⁶ Introduite en bourse en 1989, ED SCA connut rapidement des pertes importantes qui conduisirent à la restructuration de la société. Une seconde restructuration fut nécessaire en 2005. La société fut renflouée par deux fois par les prêteurs, dont la Caisse des dépôts, qui consentirent à reporter des échéances de prêts, à abandonner des intérêts et à mettre en place de lignes de crédits supplémentaires (SANTEL *et al.*, 2008, p. 6-7).

⁴⁷ ED SCA réalise des lots qui sont de propriété privée ou publique. Sur les terrains publics, la société doit négocier les directives d'urbanisme avec ses partenaires, mais sur les terrains privés, elle peut laisser libre cours à ses principes néo-traditionnels.

l'échelle et de la volumétrie particulière des bâtiments, aux couleurs pastel, abritant logements, commerces et restaurants (photo 4).

Photo 4 : La place de Toscane et sa fontaine en forme d'obélisque : à l'arrière-plan, une des entrées du Centre commercial international (B. DUPUIS, 2009)



LA NÉGOCIATION DE L'EXEMPLARITÉ

À travers les nombreux prix que le projet urbain a reçus⁴⁸, c'est tout un réseau d'architectes qui est récompensé, consacrant ainsi le modèle néo-traditionnel comme alternative face aux courants dominants de l'architecture contemporaine (DUPUIS, 2009). Ce projet urbain est une extraordinaire opportunité pour des architectes marginalisés habituellement par les institutions publiques, les médias et les milieux professionnels, comme le souligne M. Culot : « *Val d'Europe, c'est une opportunité pour des architectes qui représentent aujourd'hui l'avant-garde si l'on peut dire, puisque au fond ils sont peu nombreux et isolés. C'est une occasion de trouver un endroit où ils peuvent construire des programmes qui sont souvent moins complexes qu'ils ne le souhaiteraient, mais au moins on peut faire là quelques expériences et voir aussi où [l']on se trompe nous-mêmes, et puis tester.* » Car il s'agit bien d'expérimenter les principes néo-traditionnels à travers un « *urbanisme guérisseur* » (CHOAY,

⁴⁸ Outre le prix du CNU attribué au master-plan et le prix Palladio attribué à la place de Toscane, le Val d'Europe fut récompensé en 2008 par deux autres prix internationaux : le prix Rotthier pour la Reconstruction de la ville en tant que meilleure « nouvelle ville » européenne des vingt-cinq dernières années, et le « *Urban Land Institute Award for Excellence* » en raison de sa politique immobilière.

1996) voulu par les partenaires : de fait, transformer le dernier secteur de Marne-la-Vallée en une « vraie ville », comme le souligne B. Durand-Rival. Par rapport aux villes nouvelles de la région parisienne, le projet du Val d'Europe propose un urbanisme très contrôlé présentant l'antithèse de la figure de la banlieue aux yeux des partenaires : les espaces verts et publics y sont nombreux, l'harmonie des formes est gérée quotidiennement et la voirie est très hiérarchisée.

Ni ville privée ni communauté fermée comme certains l'affirment, Val d'Europe est une agglomération de cinq communes qui a vu son territoire se transformer sous l'impulsion de deux acteurs volontaristes et expérimentés. L'EPAFRANCE et la WDC ont tous deux joué le rôle d'« agent de transfert » en mobilisant des idées formulées ailleurs et en les traduisant localement selon leur objectif : respectivement, créer un pôle d'attraction afin d'équilibrer la métropole francilienne et contrôler l'environnement construit proche des parcs à thèmes. Selon l'architecte Pierre Diener, *« L'expérience montre que si l'on n'a pas ce cadre très contraint et cette vision très volontariste de l'aménageur, on ne peut pas créer un urbanisme de qualité. Ce n'est pas possible, c'est quand même la grande leçon ! »*.

Véritable manifeste pour un urbanisme néo-traditionnel, le Val d'Europe matérialise, à une échelle unique en Europe, les synergies des mouvements d'urbanisme américain et européen. La matérialisation de ces flux de connaissances est le fait d'une gouvernance urbaine de type entrepreneurial permettant de valoriser un urbanisme de qualité : *« La forme de gouvernance nous a permis de gagner la qualité de la conception »*, souligne J.-L. Bernex ; B. Ousset ajoute d'ailleurs que l'engagement d'ED SCA pour le développement du Val d'Europe est une plus-value en termes de conception urbaine : *« Nous avons un partenaire avec qui nous travaillons en tension quotidienne, mais je n'ai pas peur de dire que nous travaillons beaucoup mieux avec lui que sans lui. »* Cette qualité se négocie longuement entre les partenaires, comme le précise B. Durand-Rival : *« Il faut qu'on se mette d'accord avec nos partenaires : des fois cela se passe très bien, des fois c'est plus difficile et des fois il faut beaucoup discuter. On travaille en tension avec toutes ces personnes, mais c'est une tension positive. On essaye toujours d'éviter les compromis mous, et on est assez d'accord toutes les trois entités sur cette démarche. Il faut qu'à la fin ce soit la ville qui en bénéficie. »*

Alors que la Convention de 1987 touche bientôt à sa fin, ce mode de gouvernance atteint aujourd'hui ses limites. La situation financière d'ED SCA ne s'est pas stabilisée, obligeant l'entreprise à se concentrer sur le développement de l'activité touristique, alors que les pouvoirs publics souhaitent poursuivre la construction d'un pôle urbain compétitif par rapport à la région parisienne. La Convention est renégociée principalement pour des questions foncières : des terrains se trouvent sans programme d'activité car *« la fonction résidentielle (hôtels et logements), prévue à l'origine selon un urbanisme de modèle américain, a été réalisée selon des standards européens, plus denses que ceux d'outre-Atlantique »* (SANTEL et al., 2008, p. 19). Entre rentabilité économique et intérêt public, les perspectives de développement du Val d'Europe séparent actuellement les partenaires, comme le souligne B. Ousset : *« les hautes sphères de Disney sont moins intéressées par le centre urbain qu'elles ne l'étaient par le passé. L'enjeu, c'est les 500 hectares qui résultent de la densification. Pour nous, il s'agit de maintenir l'accroissement de la ville et de ses équipements. Il est prévu dans la Convention 40 000 habitants à terme, et nous esti-*

mons que cela devrait tourner autour de 80 000. Alors que Disney rêve d'une station touristique planétaire avec 40 000 chambres d'hôtels et trois parcs. Il y a des enjeux qui peuvent nous séparer sensiblement.» Un plus grand nombre de logements, une circulation en transports publics plus dense ainsi qu'une meilleure exploitation des surfaces de bureaux sont nécessaires, et l'État souhaite donc un remaniement du rôle de chaque partenaire avant l'éventuel renouvellement de la convention.

Malgré ces difficultés, le modèle néo-traditionnel sera maintenu de l'avis de nombreux acteurs, comme le précise J.-L. Bernex : « *Val d'Europe, c'est vraiment un ensemble, avec un centre urbain et des bourgs, qui fonctionnent en réseau. En termes urbains, on souhaite diversifier la production mais on souhaite rester globalement sur le modèle urbain existant. Il y a eu certains excès, mais je dirais que le plus grand risque, c'est de changer de modèle urbain qui a été jusqu'à présent les repères de continuité et d'identité. Il va falloir diversifier ce modèle, en repartant sur les mêmes bases, et je pense que le système "îlot, avenue, place" est un système qui devrait perdurer parce que c'est un élément marquant du secteur.* » Et Pierre Diener conclut qu'aujourd'hui « *le modèle est trop fort pour être transgressé. Crise ou pas crise, ils ne descendront pas le standard, car ce serait se tirer une balle dans le pied!* ».

BIBLIOGRAPHIE

- BELMESSOUS Hacène, 2009 : *Le nouveau bonheur français ou le monde selon Disney*, Nantes : L'Atalante.
- BRENNER Neil, 2003 : « "Glocalization" as a State Spatial Strategy: Urban Entrepreneurialism and the New Politics of Uneven Development in Western Europe ». In PECK Jamie and WAI-CHUNG YEUNG Henry (éds), *Remaking the Global Economy: Economic-geographical Perspectives*, London : Sage, 195-215.
- CHABARD Pierre, 2008 : « L'a-suburbia : l'architecture comme thème à Val d'Europe (1987-2007) ». In BABOULET Luc (éd.), *Territoire de signes. La leçon de Marne-la-Vallée*, Marne-la-Vallée : MCC/INHA, 27-68.
- CHARMES Éric, 2005 : « Celebration : une horreur urbanistique ? », *Études foncières* 115, 13-17.
- CHOAY Françoise, 1996 : *La règle et le modèle. Sur la théorie de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris : Seuil.
- DE SAINT-PIERRE Caroline, 2003 : « Créer de la localité en ville nouvelle : l'exemple de Cergy », *Ethnologie française* 2 (37), 81-90.
- D'HAUTESERRE Anne-Marie, 1999 : « The French mode of social regulation and sustainable tourism development : The case of Disneyland Paris », *Tourism Geographies* 1 (1), 86-107.
- DUNLOP Beth, 1996 : *Building a dream : the art of Disney architecture*, New York : Harry N. Abrams.
- DUPUIS Blaise, 2009 : « The mobility of urban models : global flows of ideas and neo-traditional forms in the town centre of Val d'Europe ». In DE MEULDER Bruno, RYCKEWAERT Michael. and SHANNON Kelly (éds), *Transcending the discipline. Urbanism & Urbanization as receptors of multiples practices, discourses and realities*, Leuven : OSA, 517-530.
- GUGGENHEIM Michael and SÖDERSTRÖM Ola (éds), 2010 : *Re-shaping Cities : How Global Mobility Transforms Architecture and Urban Form*, London : Routledge.
- HARVEY David, 1989 : « From managerialism to entrepreneurialism : the transformation in urban governance in late capitalism », *Geografiska Annaler. Series B, Human Geography* 71 (1), 3-17.
- HELD David, MCGREW Anthony G., GOLDBLATT David and PERRATON Jonathan, 1999 : *Global transformations : politics, economics and culture*, Cambridge : Polity Press.
- HUBBARD Phil and HALL Tim (éds), 1998 : *The Entrepreneurial City : Geographies of Politics, Regime and Representation*, Chichester : John Wiley & Sons.
- KRIER Léon, 1998 : *Architecture : Choice or Fate*, Berkshire : Papadakis Publisher.

MCCANN Eugene and WARD Kevin, 2010: «Relationality/territoriality: Toward a conceptualization of cities in the world», *Geoforum* 41 (2), 175-184.

SANTEL Gilbert, WELLHOF François et LAFITTE Michel, 2008: *Rapport de mission sur les perspectives de développement du secteur IV de Marne-la-Vallée et du projet Eurodisneyland*, Paris: Conseil général de l'environnement et du développement durable, Inspection générale des finances.

STONE Diane, 2004: «Transfer Agents and Global Networks in the "Transnationalisation" of Policy», *Journal of European Public Policy* 11, 545-566.

THOMPSON-FAWCETT Michelle, 1998: «Léon Krier and the Organic Revival within Urban Policy and Practice», *Planning Perspectives* 13, 167-194.

THOMPSON-FAWCETT Michelle, 2003: «A New Urbanist Diffusion Network. The Americo-European Connection», *Built Environment* 29 (3), 253-270.

WILD Véronique et VAUTIER Valérie, 2007: *L'oasis urbaine. Disney bâtisseur aux portes de Paris (Val d'Europe)*, Neuchâtel: Institut d'ethnologie-Ethnoscope.

ABSTRACT

This paper focuses on the globalisation of neo-traditional urban model. This model, originally from European and American doctrines, is mobilized by a coalition of public and private actors in the framework of the development of the last district of Marne-la-Vallée: the Val d'Europe. This unique partnership, signed in 1987 between the French State and the Walt Disney Company, has led to the making of a new town according to strict rules of visual coherence. Through the genealogy of this iconic urban development, this paper seeks to understand the modalities of governance related to this place where flows of knowledge merge into neoclassical aesthetic and morphology.

Keywords: *Urban model, urban governance, public-private partnership, neo-traditional forms, Val d'Europe.*

ZUSAMMENFASSUNG

Der Beitrag bezieht sich auf die Globalisierung des neo-traditionellen urbanen Modells. Aus der europäischen und amerikanischen Doktrin stammend, wird dieses Modell durch eine Koalition öffentlicher und privater Akteure im Rahmen des letzten Bausektors von Marne-La-Vallée, des Val d'Europe, mobilisiert. Der aussergewöhnliche Partnerschaftsvertrag, der 1987 zwischen dem französischen Staat und der Walt Disney Company unterzeichnet wurde, führte zum Bau einer neuen Stadt nach den strengen Regeln der visuellen Kohärenz. Anhand einer Genealogie dieses symbolträchtigen Baus untersucht der vorliegende Beitrag die ortsspezifische Ausführung des Projekts und die diversen intellektuellen Strömungen, die am Ursprung seiner neoklassischen Ästhetik und Morphologie stehen.

Stichwörter : *Urbanes Modell, Stadtmanagement, öffentlich-private Partnerschaft, neo-traditionelle Formen, Val d'Europe.*

ENTRE POSITION DANS LE SYSTÈME-MONDE ET STRATÉGIES DES COMPAGNIES AÉRIENNES : UNE COMPARAISON DE LA DESSERTE AÉRIENNE DE BRUXELLES ET ZURICH

FRÉDÉRIC DOBRUSZKES, PATRICK RÉRAT

Université libre de Bruxelles, Institut de gestion de l'environnement et
d'aménagement du territoire (ULB-IGEAT)

Université de Neuchâtel, Institut de géographie et Groupe de recherche en
économie territoriale

fdobrusz@ulb.ac.be
patrick.rerat@unine.ch

RÉSUMÉ

Les métropoles sont les lieux privilégiés à partir desquels se structurent les échanges économiques mondiaux et où se localisent les acteurs internationaux. Dans la perspective de renforcer leur position dans la hiérarchie urbaine, la desserte aérienne représente pour elles un enjeu fondamental. Cet article vise ainsi à comparer et à comprendre la différenciation de la desserte aérienne de Bruxelles et Zurich considérée d'un point de vue quantitatif (volume de l'offre) et géographique (diversité des liaisons). L'analyse est conduite en considérant les caractéristiques de ces deux métropoles et les stratégies menées par les compagnies aériennes et les gestionnaires d'aéroport. Il apparaît que Bruxelles doit une grande partie de sa desserte aérienne à la présence d'institutions publiques internationales tandis que Zurich est « sur-desservie » grâce au hub de la compagnie Swiss, qui prend appui sur les fonctions financières d'importance mondiale.

Mots clés : Bruxelles, Zurich, transport aérien, libéralisation, globalisation, métropolisation.

Cette recherche s'inscrit dans le cadre d'un projet Prospective Research for Brussels financé par l'Institut d'encouragement de la Recherche Scientifique et de l'Innovation de Bruxelles (IRSIB). Les auteurs tiennent à remercier MM. G. Desmedt, P. Klees, M. Schmidli et P. Van Dyck, acteurs et témoins privilégiés des stratégies aéroportuaires passées et présentes, pour leur aide précieuse.

INTRODUCTION

La mondialisation implique une croissance de la circulation des personnes, richesses et connaissances. D'un point de vue spatial, elle engendre un processus de « métropolisation » caractérisé par le renforcement des échelons supérieurs de la hiérarchie urbaine. Les métropoles apparaissent comme les lieux privilégiés à partir desquels se structurent les échanges économiques mondiaux et où se localisent les acteurs internationaux (entreprises, institutions, etc.). Elles concentrent de façon croissante les hommes, les activités économiques (en premier lieu les fonctions de commandement), le pouvoir politique et les richesses (ASCHER, 1995). Comme l'avance BASSAND (1997), les métropoles et la métropolisation ne remplacent pas les villes et l'urbanisation, mais elles les dominent. « Métropole », « ville globale », « ville mondiale », « mégalopole » ou « métapole » sont autant de concepts construits par les chercheurs afin de désigner des entités dont l'influence ne se limite pas à leur hinterland mais s'insère dans un système économique global (GOTTMANN, 1961 ; FRIEDMANN, 1986 ; BASSAND, 1997 ; SASSEN, 2001 ; ASCHER, 2001).

En plus du renforcement des échelons supérieurs de la hiérarchie urbaine, la métropolisation se caractérise par le développement des relations entre ces entités. Ce mode de fonctionnement est appréhendé par la notion de réseau – SASSEN (2001) parle d'un réseau en apesanteur et CASTELLS (1996) d'une société en réseau – ou par la métaphore de l'archipel – DOLLFUS (2001) identifie ainsi un archipel mégapolitain mondial et VELTZ (2002, 2005) l'émergence d'une économie d'archipel. Ces auteurs mettent en exergue le fait que les interdépendances à longue distance se mêlent désormais intimement aux effets de proximité (VELTZ, 2002). Les métropoles fonctionnent en réseau et court-circuitent les espaces intermédiaires. Elles tendent à se détacher de leur hinterland en mettant à profit leurs connexions globales.

Une multiplicité de circuits relie les différents types de métropoles (places financières, pôles d'innovation, etc.). De même, les réseaux de villes ne doivent pas leur développement aux seules forces économiques mais également aux migrations, aux échanges culturels, aux événements internationaux ou encore aux mobilisations de la société civile en faveur de causes planétaires. Dans un tel contexte, la puissance d'une métropole se mesure désormais à l'aune de la variété et du nombre de ses connexions (SASSEN, 2009).

Dans la perspective de renforcer leur position dans la hiérarchie urbaine, la desserte aérienne représente un enjeu fondamental pour les métropoles. La desserte aérienne relève généralement d'un effet de masse lié à la taille et à la concentration des fonctions urbaines (DOBRUSZKES, 2009). Elle reflète également les connexions mondiales d'une métropole et sa capacité à jouer le rôle de *hub*. L'acception du terme *hub* renvoie ici non seulement de manière littérale au nœud du réseau aérien mais également, de façon métaphorique, à l'un des lieux du développement de la « société-monde ». Dans un contexte de concurrence territoriale exacerbée, un défi saillant pour les métropoles consiste à occuper l'un des nœuds importants de ce système-monde. Une telle position

doit leur permettre de capter des activités et des flux supposés porteurs de croissance (en attirant par exemple des cadres, des entreprises ou des événements internationaux).

Parallèlement, le rôle des États-nations s'est affaibli en raison de l'application de politiques libérales et de l'émergence d'institutions supranationales comme l'Union européenne (UE). Cette tendance est particulièrement visible dans le domaine du transport aérien. Ainsi, la Commission européenne négocie des accords aériens avec des pays tiers alors que cette prérogative revenait auparavant aux gouvernements nationaux. Autre impact, mais de plus grande importance, la libéralisation du ciel communautaire interdit désormais quasiment toute forme de financement public de l'exploitation aérienne et empêche ainsi les pouvoirs publics d'influer sur la géographie de leur desserte (O'REILLY et STONE SWEET, 1998)⁴⁹. Cette dernière est donc le reflet des stratégies des compagnies aériennes qui sont elles-mêmes liées aux poids et aux caractéristiques démographiques et économiques des différentes régions desservies et déterminées dans un contexte de rentabilité financière devenu incontournable.

Dans ce cadre, l'objectif de cette contribution consiste à comparer et à comprendre la desserte aérienne de Bruxelles et Zurich compte tenu des caractéristiques de ces métropoles et des stratégies des acteurs du transport aérien (compagnies aériennes et gestionnaires aéroportuaires). Le choix de ces villes tient à plusieurs raisons. Il s'agit de deux villes moyennes à l'échelle européenne, mais dont le fonctionnement dépasse largement le cadre de leurs frontières nationales. Elles ont par ailleurs toutes deux été confrontées à la faillite de leur «*flag carrier*» (respectivement Sabena et Swissair). Au-delà de ces points communs, certaines divergences rendent intéressante la confrontation entre ces cas. D'une part, leur intégration au système-monde s'opère selon des modalités très différentes – en schématisant, par le tertiaire public international à Bruxelles et par la finance mondiale à Zurich. D'autre part, DOBRUSZKES, LENNERT et VAN HAMME (2010), par un modèle de régression multiple visant à cerner les facteurs influençant l'offre aérienne internationale des villes européennes en 2008, ont montré que celle-ci est pour 70 % décrite par le PIB, l'importance du commandement économique et du tourisme et l'éloignement d'un autre grand marché aérien⁵⁰. Ces résultats rejoignent ceux obtenus pour l'Amérique du Nord et qui ont mis en évidence la taille des villes et la structure de leur population ou de leur économie comme principaux facteurs (DISCAZEAUX et POLÈSE, 2007 ; LIU *et al.*, 2006). Dans le cas qui nous intéresse, le rapport entre l'offre réelle et l'offre attendue selon la prédiction du modèle est de 1,63 à Zurich contre 1,18 à Bruxelles (en d'autres termes, la desserte réelle est supérieure respectivement de 63 % et de 18 % à ce que le modèle prédit). Zurich apparaît comme encore plus «*sur-desservie*» que Bruxelles et les raisons de cette disparité restent à déterminer.

⁴⁹ Ceci n'interdit pas des prises de participation ou des recapitalisations de la part des pouvoirs publics à condition qu'ils agissent comme des investisseurs privés («*principe de l'investisseur en économie de marché*»). La libéralisation du ciel aérien communautaire a par ailleurs été étendue à la Suisse, la Norvège et l'Islande.

⁵⁰ Cette régression s'appuie sur des indicateurs produits dans le cadre du programme de recherche européen ESPON à l'échelle des régions urbaines fonctionnelles (IGEAT *et al.*, 2007). La régression multiple a été réalisée pour les 113 villes européennes de plus de 468 000 habitants (taille qui correspond à l'agglomération fonctionnelle de Ljubljana) et desservies par une offre aérienne régulière en 2008.

Cet article se structure comme suit. La section 2 dresse une comparaison des deux villes selon leur poids démographique et économique ainsi que leur positionnement international. La section 3 présente les dynamiques aériennes à Bruxelles et Zurich sur près de deux décennies, en recourant à des statistiques exhaustives portant sur l'offre aérienne régulière – issues des bases de données de la firme privée OAG (*Official Airline Guide*), disponibles à partir de 1991 – et sur le nombre de passagers communiqué par les aéroports. Ces données ont été complétées par des entretiens avec les gestionnaires aéroportuaires. Enfin, la section 4 discute les résultats et dresse quelques conclusions prospectives.

BRUXELLES ET ZURICH : DEUX PETITES MÉTROPOLIS INTERNATIONALES

Bruxelles et Zurich sont chacune la ville la plus peuplée de leurs pays respectifs. De surcroît, Zurich est sans conteste la capitale économique et financière de la Suisse, autoproclamée « *downtown Switzerland* », tandis que Bruxelles cumule les fonctions de capitale politique – nationale et internationale – et de principal centre économique belge.

Tableau 1 : Taille et positionnement international de Bruxelles et Zurich

	Bruxelles		Zurich	
Population (millions d'habitants) (a)	Région de Bruxelles-Capitale 2008	1,048	Ville 2008 Canton 2008	0,380 1,326
	MUA 2001	1,498	MUA 2001	0,718
	FUA 2001	2,639	FUA 2001	1,615
PIB 2004 (milliards EUR) (b)	Région de Bruxelles-Capitale et provinces de Brabant	92,2	Canton	69,8
Rayonnement international selon la DATAR (c)	Rang	9	Rang	20
	Points	53	Points	45
Score en tant que <i>world city</i> selon le GaWC (d)	8		9	
Offre aérienne internationale (millions de sièges au départ, janvier 2008)	1,01		1,16	
Offre aérienne internationale (nombre de destinations, janvier 2008) (e)	140		128	

(a): région, ville et canton correspondent à des délimitations administratives. A contrario, la MUA (« Morphological Urban Area ») est définie selon une contiguïté de densité de population tandis que la FUA (« Functional Urban Area ») est le bassin d'emploi (ULB-IGEAT *et al.*, 2007).

(b): le PIB est approché au niveau NUTS 3 (province/canton).

(c): classement des 180 principales villes européennes sur la base de 15 variables (ROZENBLAT et CICILLE, 2003).

(d): classement mondial établi par le *Globalization and World Cities Research Network* (GaWC) d'après la présence des services avancés aux entreprises sur une échelle de 1 (Lille, Turin, etc.) à 12 (New York, Londres, etc.) (BEAVERSTOCK *et al.*, 1999).

(e): les destinations à aéroports multiples (p. ex. Londres) ne sont comptées qu'une seule fois.

Le tableau 1 permet une comparaison des deux villes en termes de taille et d'inscription dans la hiérarchie des métropoles. Bruxelles apparaît comme plus importante que Zurich, tant démographiquement qu'économiquement. De plus, Bruxelles est mieux classée du point de vue du rayonnement international. Cependant, si l'on se focalise sur l'insertion dans le système-monde de l'économie globalisée, Zurich apparaît alors mieux classée que Bruxelles en tant que *world city*. Cette différence se comprend aisément si l'on prend en compte les modalités de l'insertion internationale de ces deux villes.

Si Bruxelles a réussi à attirer de nombreux sièges régionaux de firmes transnationales, peu de firmes mondiales y ont par contre localisé leur siège social (VANDERMOTTEN *et al.*, 2008). L'internationalisation de la ville tient surtout à la présence d'institutions publiques supranationales comme l'UE et l'OTAN. Ces institutions attirent elles-mêmes d'autres activités telles que *lobbies* privés et publics, représentations diplomatiques, représentations de Régions, journalistes étrangers, bureaux internationaux de services, etc. *In fine*, on estime que les institutions internationales génèrent 100 000 emplois et représentent 13 à 14 % de l'emploi et du PIB bruxellois (ULB-IGEAT, 2007). Ceci génère des besoins en transport aérien, tant directement qu'indirectement. Directement, les institutions internationales impliquent une mobilité professionnelle du fait des réunions et contacts entre institutions multilocalisées ou entre l'UE et les administrations nationales. Indirectement parce que les fonctionnaires internationaux résidant à Bruxelles – environ 10 % de la population – génèrent des déplacements personnels vers leur pays d'origine.

Quant à Zurich, elle est encore dans les années 1950 une ville industrielle avec plus de la moitié de la force de travail employée dans le secteur manufacturier. Sa transformation en une ville globale commence dans les années 1970 avec la dérégulation et la globalisation croissantes des marchés financiers (SCHMID, 2006; INURA, 2004). Zurich devient clairement le principal centre helvétique en termes de localisation des activités financières et accueille de nombreuses activités d'organisation et de gestion des flux financiers ainsi que des sièges d'entreprises. En 2001, seule 7 % de la population active travaille dans le secteur manufacturier, alors que 36 % est employée dans la finance, les assurances et d'autres services supérieurs. Le dynamisme de Zurich se traduit notamment par l'émergence au nord de la ville d'une nouvelle entité urbaine aux contours imprécis dénommée *Glattalstadt* (INURA, 2004; SCHMID, 2006) et la régénération d'anciens quartiers industriels tels que *Zurich West* (RÉRAT *et al.*, 2010). Alors que dans le grand Bruxelles les activités financières représentent 12 % du PIB en 2004 selon l'Institut national de la statistique, elles réalisent plus d'un cinquième de la valeur ajoutée de la région Zurich/Argovie et même 40 % dans la seule ville de Zurich (DIETZI, 2008). Le degré d'ouverture de l'économie de Zurich, son rôle de place financière mondiale et son statut de principal centre helvétique représentent des facteurs influençant le développement de sa desserte aérienne.

LE DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE AÉRIENNE À BRUXELLES ET ZURICH

Les attributs démographiques et économiques de Bruxelles et Zurich, brièvement résumés au point précédent, influencent directement le volume et la diversité géographique de leur offre aérienne. Cependant, comme indiqué en introduction, Zurich est nettement plus « sur-desservie » (63 % d'offre « excessive ») que Bruxelles (18 %), compte tenu du PIB, de l'importance des fonctions de commandement économique et de tourisme et de l'éloignement d'un autre marché aérien (DOBRUSZKES, LENNERT et VAN HAMME, 2010). Cette « sur-offre » tient potentiellement à deux familles de facteurs : d'une part les caractéristiques urbaines non prises en compte dans le modèle utilisé (qui seront traitées à la fin de cette partie) et, d'autre part, l'action favorable d'acteurs visant à dépasser ces caractéristiques. Les trois prochains points analysent précisément la stratégie des compagnies aériennes et gestionnaires aéroportuaires ces dernières années dans un contexte marqué par la faillite de la Sabena et de Swissair mais aussi par la privatisation des aéroports.

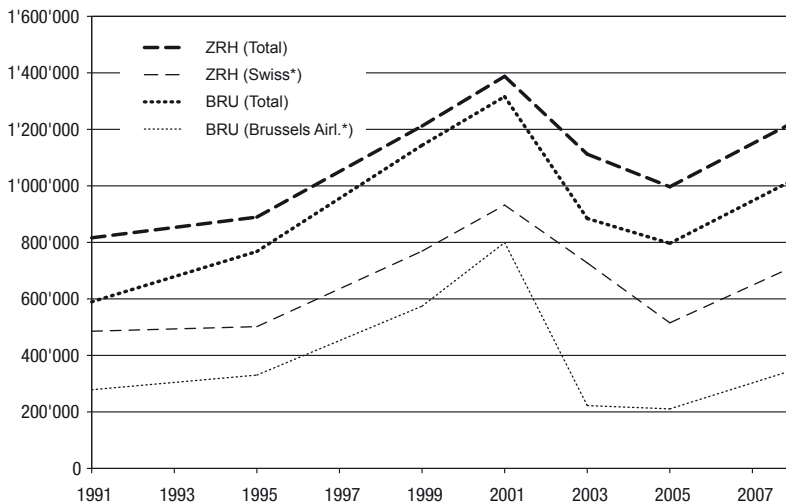
DE LA CROISSANCE DÉMESURÉE À LA FAILLITE

L'évolution de la desserte aérienne de Bruxelles et Zurich ces deux dernières décennies apparaît de prime abord comme intimement liée aux stratégies des compagnies nationales Sabena et Swissair puis des compagnies qui leur ont succédé. Tant à Bruxelles qu'à Zurich en effet, l'offre était traditionnellement dominée par ces compagnies qui représentaient, en janvier 2001, respectivement 61 % et 67 % de l'offre en nombre de sièges⁵¹. Les profils de ces deux compagnies étaient cependant très différents. En Belgique, la Sabena était une compagnie qui, malgré divers plans de restructuration, demeurait sous-capitalisée et structurellement déficitaire. Seules les injections répétées d'argent public ont permis d'éviter la faillite (VANTHEMSCHÉ, 2003)⁵². Le réseau de la Sabena a varié selon les époques, mais a conservé une composante européenne et une spécificité africaine marquées. En Suisse, Swissair a longtemps été une compagnie florissante, surnommée « *the flying bank* ». Plus encore que la Sabena, elle avait des ambitions dépassant le cadre de son marché national qui est plus restreint encore que le marché belge (respectivement 7,7 et 10,4 millions d'habitants en 2008). Ceci contribue à expliquer une offre aérienne de longue date quantitativement plus importante à Bruxelles (graphique 1) et géographiquement plus diversifiée jusqu'à une récente inversion (graphique 2).

⁵¹ Sauf mention contraire, les chiffres cités proviennent de nos propres calculs dérivés des bases de données OAG pour l'offre et des rapports annuels des aéroports pour la demande.

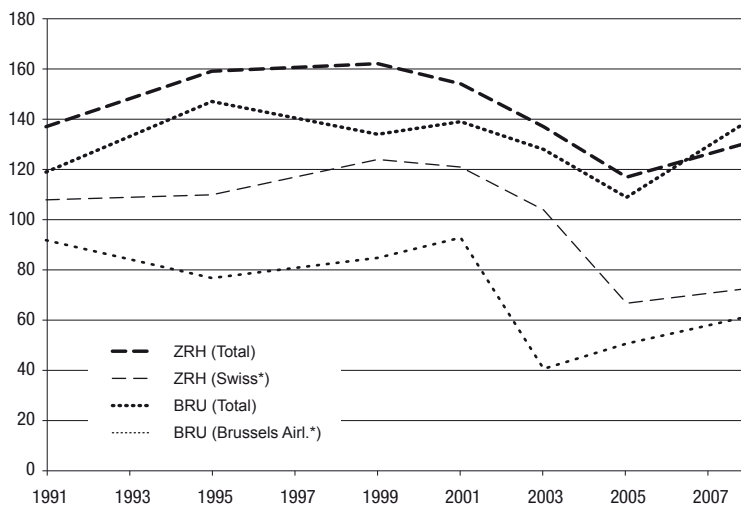
⁵² Entre 1974 et 2002, la Sabena a perçu 780 millions d'euros (Chambre des représentants de Belgique, 2003).

Graphique 1 : Nombre de sièges offerts en janvier à Bruxelles et Zurich, 1991-2008



* Jusque 2001 : Swissair + Crossair au lieu de Swiss et Sabena au lieu de Brussels Airlines.
Source : OAG

Graphique 2 : Nombre de destinations au départ de Bruxelles et Zurich, 1991-2008



* Jusque 2001 : Swissair + Crossair au lieu de Swiss et Sabena au lieu de Brussels Airlines.
Source : OAG

Le sort de Sabena et de Swissair se lie dans les années 1990. D'un côté, l'État belge, actionnaire presque exclusif de la Sabena, décide de lui trouver un partenaire, prélude à une privatisation totale. Après des discussions avortées ou des accords qui n'ont guère perduré⁵³, c'est avec Swissair qu'un accord est signé en 1995. Swissair de son côté poursuit une stratégie expansionniste dite « du chasseur » (KNORR et ARNDT, 2004). Dans ce cadre, plutôt que d'intégrer une alliance existante, la compagnie préfère être elle-même le pivot d'une nouvelle alliance européenne en prenant des participations dans d'autres compagnies (LÜCHINGER, 2001). Comme les compagnies suisses n'ont alors pas librement accès au marché aérien libéralisé de l'UE, Swissair recherche des partenaires issus de cet espace. Jusqu'à l'entrée en vigueur d'un accord avec l'UE en 2002⁵⁴, les compagnies suisses sont tributaires des traditionnels accords bilatéraux entre États. Dans ce contexte, la Sabena semble intéressante : d'une part, elle dispose d'un réseau atypique du fait d'une spécificité africaine marquée ; d'autre part, ses avions rayonnent depuis l'aéroport de Bruxelles, alors en cours de modernisation, ce qui permet d'y envisager le développement d'un *hub*.

La stratégie du chasseur conduit à une spectaculaire croissance de l'offre de Sabena et Swissair, Sabena servant de cobaye avant une éventuelle extension aux autres compagnies dans lesquelles Swissair a des parts (CAPRON, 2002). De ce fait, la desserte aérienne de Bruxelles et Zurich augmente respectivement de 123 % et 70 % entre 1991 et 2001 (graphique 1). Zurich profite en outre d'une concentration des vols intercontinentaux de Swissair depuis 1996, au détriment de Genève (DENNIS, 2005). ALLÉ (2004) indique que ces rapides augmentations de capacité ne sont pas basées sur une analyse du marché. Il n'y a ni plan d'entreprise ni plan financier détaillés. Au contraire, c'est l'offre qui guide les plans de développement. Cette stratégie va s'avérer fatale et conduire à la faillite de la Sabena en 2001 puis de Swissair en 2002 (voir ALLÉ, 2004 ; CAPRON, 2002).

APRÈS LA FAILLITE : NOUVELLES COMPAGNIES ET NOUVELLES STRATÉGIES AÉROPORTUAIRES

Sur les cendres de la Sabena est constituée SN Brussels Airlines. Cette compagnie est fondée pour l'essentiel par des investisseurs privés belges qui entendent la développer lentement et prudemment en tenant compte du volume restreint du marché belge. Il en a résulté une contraction marquée de l'offre, partiellement compensée par d'autres compagnies qui en ont profité pour augmenter leur desserte de Bruxelles (graphiques 1 et 2). Par la suite, SN Brussels Airlines fusionne avec la compagnie *middle-cost* Virgin Express pour former Brussels Airlines.

En Suisse, la situation diverge passablement : la nouvelle Swiss (Swiss International Air Lines), fondée autour de Crossair (filiale de Swissair), a une offre initialement équivalente à Crossair et Swissair additionnées, grâce à une mobilisation financière

⁵³ Discussions non abouties avec SAS (1986-87) puis KLM (1987-88) ; accords de courte durée avec British Airways et KLM (1989-90) puis Air France (1992-95) (voir VANTHEMSCHE, 2003).

⁵⁴ Accord sur le transport aérien du 21 juin 1999 entré en vigueur le 1^{er} juin 2002 et libéralisant les vols entre un aéroport communautaire et un aéroport suisse pour les compagnies communautaires et suisses.

importante des banques et acteurs publics suisses (DOBRUSZKES, 2008, p. 220). Dans ce cadre, la desserte de Zurich régresse moins qu'à Bruxelles. Cependant, ce maintien des ambitions montre rapidement ses limites et plusieurs plans de restructuration conduisent à une réduction de l'offre de Swiss, surtout depuis Bâle-Mulhouse mais également depuis Zurich (graphiques 1 et 2). Finalement, Lufthansa acquiert pleinement Swiss en 2007 tout en prenant 45 % des parts de Brussels Airlines fin 2008.

Face à ces événements, les aéroports ont dû adapter leurs stratégies, qui ont par ailleurs également évolué dans le cadre d'une mutation plus généralisée de la gestion des aéroports. Celle-ci est devenue plus entrepreneuriale que technique et a pour objectif de dégager des profits, surtout en cas de privatisation (JARACH, 2001 ; JANIC, 2008). À Bruxelles, l'aéroport avait dans les années 1980 une capacité insuffisante et une très mauvaise image⁵⁵. En 1987, le gouvernement décide sa modernisation avec une capacité portée de 8 à 30 millions de passagers annuels, en tenant compte des besoins alors exprimés par la Sabena⁵⁶. La faillite de la Sabena en 2001 a conduit à une chute d'un quart du nombre de passagers en 2002 et 2003 (graphique 3)⁵⁷, puis à une remontée qui a permis au gouvernement belge de privatiser l'aéroport à concurrence de 75 %. Le nouveau propriétaire – la firme australienne Macquarie Airport – vise bien entendu à maximiser ses profits, ce qui le conduit notamment à rechercher de nouveaux trafics. Il a ainsi réussi à attirer Jet Airways, compagnie indienne qui a établi à Bruxelles un *mini-hub* articulant ses vols vers l'Inde et l'Amérique du Nord. Ceci explique en grande partie la remontée de l'offre bruxelloise tout en réduisant la dépendance à Brussels Airlines (34 % des sièges en 2008). Par ailleurs, l'aéroport a récemment transformé d'anciennes installations en un terminal pour compagnies *low-cost*. Celui-ci devrait être mis en service lorsque diverses conditions administratives auront été remplies.

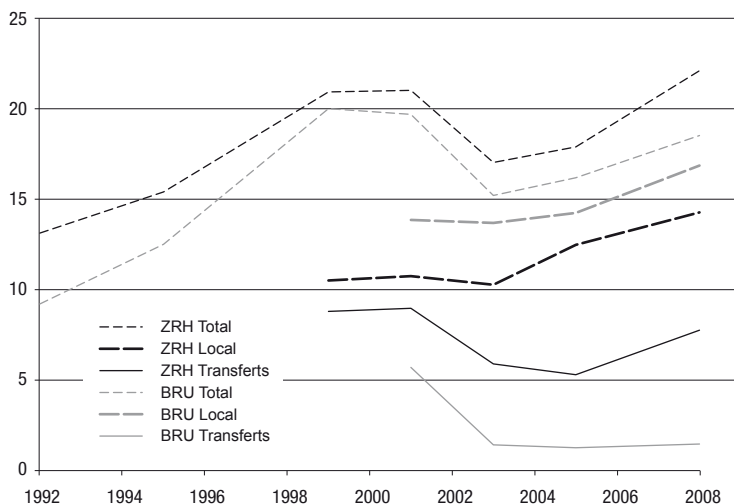
À Zurich, l'aéroport a été privatisé en 2000, soit un an avant la faillite de Swissair. Ces deux événements ont conduit à une redéfinition des rôles : la société gérant l'aéroport – Unique Flughafen Zürich AG – a désormais le leadership, alors qu'autrefois Swissair influençait fortement les décisions. L'aéroport a notamment développé un marketing actif pour capter de nouvelles compagnies ou inciter les compagnies à ouvrir de nouvelles lignes, mais sans pour autant mettre Swiss en difficulté. Swiss demeure en effet le principal client de l'aéroport et lui fournit tant des passagers locaux que des passagers en correspondance via sa stratégie de réseau *hub-and-spokes* (voir point suivant). C'est pour la même raison que les compagnies *low-cost* sont acceptées – aux mêmes conditions techniques et économiques que les compagnies conventionnelles – mais sans être encouragées dans le sens où il n'y a ni tarifs ni installations spécifiques⁵⁸.

⁵⁵ Le *Wall Street Journal* du 4 août 1989 écrit : “Brussels, the ‘capital of Europe’, may have the worst airport facilities of any Western European capital. [...] A businessman arriving at Brussels National Airport for the first time often wonders whether he landed in the right city. He will probably believe he’s been dropped into Tirana by mistake”.

⁵⁶ Interview du gestionnaire de l'aéroport le 18 juin 2009.

⁵⁷ Sans jamais toutefois empêcher le dégagement de profits.

⁵⁸ Interview du gestionnaire de l'aéroport le 10 décembre 2009.

Graphique 3 : Nombre de passagers (en millions) à Bruxelles et Zurich, 1992-2008

Source : rapports annuels des aéroports

TO BE OR NOT TO BE (A HUB) ?

Tant en Belgique qu'en Suisse, le marché local est limité par la petitesse des villes et du pays, et par la faiblesse du marché aérien domestique. En outre, Bruxelles et Zurich ne desservent pas l'entièreté de leur marché national respectif du fait de la concurrence d'autres aéroports. L'aéroport de Bruxelles est concurrencé par Brussels South Charleroi, spécialisé dans l'offre *low-cost*, mais aussi par des aéroports étrangers rapidement accessibles (en particulier Paris et Amsterdam). Celui de Zurich doit quant à lui composer avec l'aéroport de Genève – suffisamment éloigné pour desservir sa propre aire de chalandise pour les vols européens – voire celui de Bâle-Mulhouse.

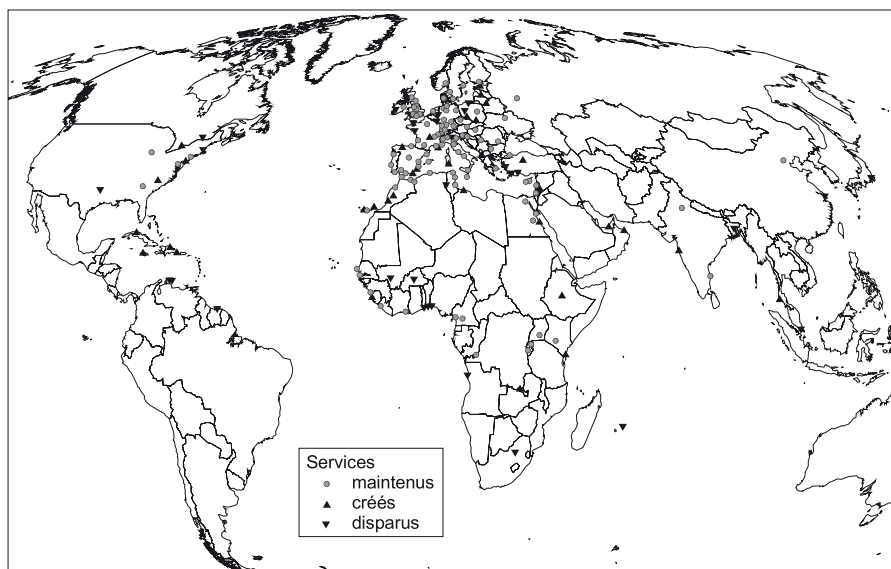
Dans ce contexte, ce qui différencie sans doute le plus le couple Swiss/Zurich du couple Brussels Airlines/Bruxelles est la capacité du premier à capter une clientèle déconnectée de la région desservie. Tel est le résultat classique d'une stratégie *hub-and-spokes*, c'est-à-dire la concentration géographique et temporelle d'une offre sur un point nodal (le *hub*) (BURGHOUWT et DE WIT, 2005). Le graphique 3 montre que, jusqu'en 2001, Bruxelles compte 30 % de passagers en correspondance. La faillite de la Sabena ayant mis un terme aux ambitions de *hub* intercontinental ou même européen, les courbes de passagers totaux et locaux se sont ainsi sensiblement rapprochées (8 % de passagers en correspondance en 2008). À l'aéroport de Zurich par contre, le *hub* était et demeure une composante essentielle pour le niveau d'offre et de fréquentation : en 2001, on y dénombre 43 % de passagers en correspondance. Malgré des ambitions revues à la baisse, ils représentent encore 35 % des passagers en 2008. On peut donc affirmer que le succès du *hub* zurichois, établi par Swiss et ses partenaires, explique en grande partie le développement de l'offre aérienne de la capitale économique suisse bien au-delà des besoins du seul marché

local. En effet, si l'on ne considère que les passagers locaux, ceux-ci sont, en 2008, 18 % plus nombreux à Bruxelles qu'à Zurich, malgré la concurrence de Brussels South Charleroi situé à seulement 65 km de la capitale belge et qui a enregistré trois millions de passagers en 2008.

L'EUROPE, L'AFRIQUE, LES WORLD CITIES : LES RESSORTS DE L'OFFRE AÉRIENNE ACTUELLE

Une analyse plus détaillée des destinations disponibles depuis Bruxelles et Zurich et de leur évolution permet de mieux comprendre les stratégies des compagnies aériennes agissant sous la contrainte des opportunités mais aussi des caractéristiques des villes desservies et de leur insertion dans le système-monde (cartes 1 et 2)⁵⁹.

Carte 1 : Évolution de l'offre aérienne depuis Bruxelles, janvier 2001-janvier 2008



Source : OAG.

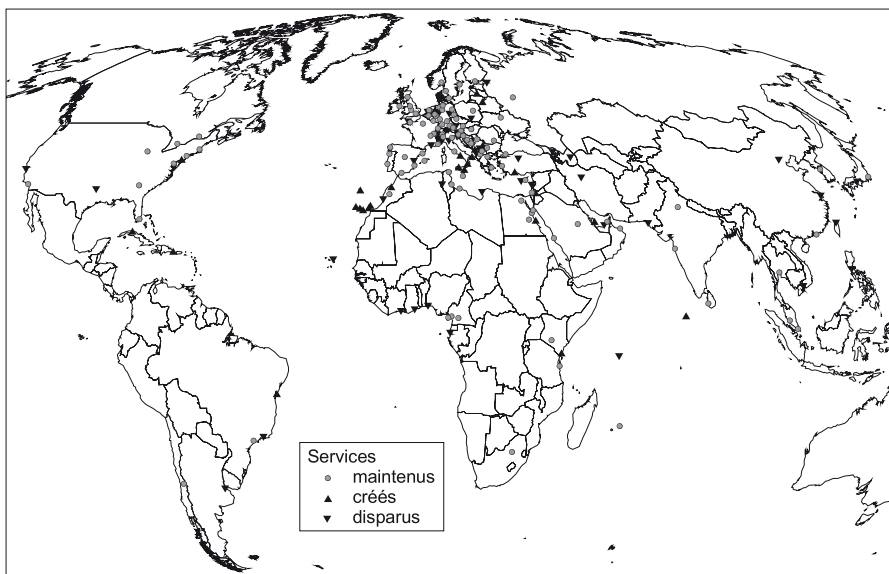
On constate ainsi que Bruxelles est principalement connectée aux autres villes européennes (85 destinations sur 140), aux pays méditerranéens (18) et à l'Afrique subsaharienne (16). En complément, quelques destinations en Asie et en Amérique du Nord sont observées, mais celles-ci font pâle figure par rapport aux méga-aéroports européens (Londres, Paris, Amsterdam, Francfort) mais également Zurich (carte 2). De plus, certaines lignes ont disparu, notamment dans la foulée de la faillite de la Sabena. Nous interprétons le maillage européen comme la conséquence directe de la spécialisation de Bruxelles dans le tertiaire public international et des flux

⁵⁹ Certaines ouvertures apparentes de lignes vers des régions touristiques peuvent en fait être liées à la conversion de vols charters (absents des données OAG) en vols réguliers.

professionnels et personnels liés aux institutions internationales et aux lobbies qui gravitent autour. Ceux-ci induisent la présence de travailleurs étrangers qualifiés et souvent à hauts revenus pour qui voyager en avion est vraisemblablement la norme. Ceci explique probablement le « surplus » d'offre constaté à Bruxelles dès lors que les institutions internationales ne font pas partie du modèle évoqué⁶⁰ (DOBRUSZKES, LENNERT et VAN HAMME, 2010).

La composante africaine de l'offre est pour sa part liée à une stratégie de niche de Brussels Airlines. Ce n'est bien sûr pas le marché belge qui justifie à lui seul cet éventail de destinations, si ce n'est vers Kinshasa⁶¹. L'objectif consiste en fait à faire transiter par Bruxelles des passagers européens et intercontinentaux ne disposant pas de vols directs vers l'Afrique noire ou alors à des prix plus élevés. Cette stratégie était déjà de mise à l'époque de la Sabena, mais a dû être revue à la baisse comme le montre la disparition de diverses lignes.

Carte 2 : Évolution de l'offre aérienne depuis Zurich, janvier 2001-janvier 2008



Source : OAG.

Zurich est quant à elle également bien connectée aux autres villes européennes (75 villes sur 128 destinations internationales), même si dans le détail on peut constater que Bruxelles est mieux reliée aux villes secondaires de l'UE (Leeds, Newcastle,

⁶⁰ Intégrée dans un premier temps au modèle, la variable « institutions internationales » a été écartée, car elle n'est pas corrélée de manière significative avec le volume de l'offre aérienne. Ceci n'exclut toutefois pas que les institutions internationales conduisent à une augmentation de la demande et de l'offre aérienne dans certaines villes telles que Bruxelles ou Genève.

⁶¹ La République démocratique du Congo était jadis une colonie belge. Au-delà des soubresauts politiques, les deux pays ont conservé des relations étroites tant d'un point de vue économique que migratoire.

Bilbao, Wrocław, etc.). Par contre, sur le domaine intercontinental, si Zurich est peu connectée à l'Afrique subsaharienne (8 destinations) contrairement à Bruxelles, elle jouit d'un tissu plus dense de liaisons vers l'Amérique (15), l'Asie (10) et le Moyen-Orient (10). Malgré des fermetures de lignes notamment dues aux rationalisations successives de Swiss, Zurich demeure clairement mieux connectée que Bruxelles aux grandes villes «qui comptent». En témoigne directement la meilleure connectivité de Zurich aux *world cities* du GaWC par rapport à Bruxelles (tableau 2)⁶².

Une telle offre n'est possible que parce que Swiss a maintenu le principe du *hub* jadis mis en œuvre par Swissair. Seule cette formule permet de dépasser le trop faible marché local. Cependant, il nous semble raisonnable de penser que la position particulière de Zurich dans le système financier mondial génère des flux de passagers voyageant pour affaires de ou vers les *world cities*, et que ceux-ci constituent un bon point d'appui pour fournir une base de trafic à un *hub* d'ampleur mondiale (et ceci d'autant plus que Zurich dessert la majeure partie de la Suisse – dont Genève et les institutions internationales qui y sont implantées – pour ce qui est des vols intercontinentaux). On constate d'ailleurs que généralement les *hubs* s'implantent à proximité d'importants marchés locaux – *i.e.* grandes concentrations démographiques et/ou économiques, telles Londres, Paris, Milan ou Francfort – pour ne pas dépendre uniquement des passagers en correspondance. Sachant que la puissance financière est incluse dans le modèle de DOBRUSZKES, LENNERT et VAN HAMME (2010), l'importante «sur-offre» doit vraisemblablement être interprétée comme une conséquence de la stratégie *hub-and-spokes* de Swiss.

Tableau 2 : Indice de connectivité aérienne vers les *world cities* du GaWC

Source : calculs personnels d'après OAGΩ

1	Londres	0,820
2	Francfort	0,773
3	Paris	0,723
4	Amsterdam	0,659
5	Zurich	0,512
6	Munich	0,502
7	Madrid	0,489
8	Milan	0,469
9	Rome	0,456
10	Vienne	0,438
11	Copenhague	0,402
12	Bruxelles	0,390
13	Düsseldorf	0,381
14	Helsinki	0,368
15	Prague	0,367

⁶² L'indice de connectivité aérienne vers les *world cities* est un indice standardisé calculé par les auteurs. Il est pondéré par le rang des *world cities* et la fréquence des vols plafonnée à trois vols par jour. En d'autres termes, une ville qui serait connectée trois fois par jour à l'ensemble des villes mondiales obtiendrait du GAWC le score de 1.

DISCUSSION ET CONCLUSION

La métropolisation renvoie à une nouvelle phase de l'urbanisation concomitante à la globalisation. Elle se caractérise par un renforcement des niveaux supérieurs de la hiérarchie urbaine : les métropoles. Ces dernières représentent les lieux à partir desquels se structurent les échanges économiques mondiaux. Une deuxième caractéristique de ce phénomène est l'interdépendance accrue entre métropoles comme l'illustrent les notions de réseau ou d'archipel. À mesure que la circulation des personnes s'accroît et dans un contexte de concurrence accrue entre métropoles, la desserte aérienne représente un enjeu fondamental. Notre article avait pour objectif de mieux comprendre la nature et l'évolution de la desserte aérienne en prenant Bruxelles et Zurich comme études de cas. Ces deux villes se révèlent particulièrement intéressantes étant donné leur insertion dans le système-monde – plus importante que leur taille le laisse présumer – et les mutations auxquelles elles ont été confrontées dans le domaine aérien (faillite des compagnies nationales, privatisation des aéroports).

La desserte d'une métropole révèle tout d'abord un effet de masse lié à la taille et à la concentration des fonctions urbaines. Une étude a ainsi montré que les attributs démographiques et économiques de même que l'éloignement à un autre marché influencent directement le volume et la diversité géographique de l'offre aérienne (DOBRUSZKES, LENNERT et VAN HAMME, 2010). Bruxelles et Zurich apparaissent comme étant « sur-desservies » (respectivement +18 % et +63 %) par rapport aux autres villes européennes. Notre étude a permis d'interpréter cette « sur-offre », d'une part par des attributs complémentaires et, d'autre part, par les stratégies conduites par les compagnies aériennes (agissant dorénavant pleinement en économie de marché) et les gestionnaires d'aéroports (passé d'une gestion de nature technique à une gestion à orientation financière).

À Bruxelles, la présence d'institutions supranationales, au premier rang desquelles se trouve l'UE, explique de nombreuses connexions avec d'autres villes européennes (y compris de rang secondaire). Une stratégie de niche orientée vers l'Afrique ainsi que des relations privilégiées avec la République démocratique du Congo sont à l'origine de la composante africaine de l'offre. Zurich bénéficie comparativement d'un tissu plus dense de liaisons vers l'Amérique, l'Asie et le Moyen-Orient et de manière générale vers les *world cities*. Cette caractéristique s'explique par sa position dans le système financier mondial ainsi que par la stratégie de *hub-and-spokes* de Swissair puis de Swiss. Le succès du *hub* zurichois a permis un développement de la desserte aérienne bien au-delà des besoins des marchés local et national.

Au-delà de ces constats et des améliorations potentielles du modèle qui nous a servi de constat de départ⁶³, plusieurs questions demeurent ouvertes. *Primo*, peut-on interpréter les différences de desserte entre Bruxelles et Zurich comme le reflet d'une ville cosmopolite et d'une ville d'affaires, respectivement ? Y répondre impliquerait d'en savoir plus sur la sociologie et les motivations des passagers aériens. Ces données font toutefois cruellement défaut tant le transport est devenu une activité concurrentielle et que toute donnée sur les passagers relève du secret commercial.

⁶³ On pourrait inclure une variable binaire relative à la présence de *hub*.

Secundo, quel sera le devenir du couple Swiss/aéroport de Zurich dans le système Lufthansa ? Tant que le système à trois *hubs* (Francfort, Munich et Zurich) s'avère rentable, on peut supposer que Lufthansa ne remettra pas en cause le *hub* suisse. Certes, l'aéroport de Francfort est saturé, mais celui de Munich offre des réserves de capacité que l'on ne trouve pas à Zurich (potentiel limité du site de l'aéroport et absence de soutien politique quant à la réalisation d'une piste supplémentaire). Il est intéressant de relever qu'au-delà du poids démographique et économique d'une métropole et de sa position dans la hiérarchie urbaine, des effets de proximité ou des contingences locales sont à même d'entraver le développement des interdépendances de longue distance avec d'autres métropoles (limite technique et politique dans le cas de Zurich). Dès lors, si la consolidation de l'offre devait se poursuivre au point de minimiser le nombre de *hubs* en Europe, on peut se demander si le *hub* de Zurich ne serait pas sacrifié au profit de celui de Munich. On se rend ainsi compte que si un *hub* permet de générer une offre aérienne au-delà des seuls besoins locaux, pareil avantage n'est pas nécessairement immuable. Dit autrement, il induit une certaine vulnérabilité de la desserte, intrinsèquement liée à la liberté conférée aux compagnies aériennes par la libéralisation (DE NEUFVILLE et BARBER, 1991). Enfin, *tertio*, cette discussion revient à poser la question plus générale du nombre de *hubs* économiquement viables à l'échelle européenne. Malgré la littérature abondante sur les *hubs* en Europe depuis le milieu des années 1990, personne ne semble pour l'instant s'être risqué à répondre à une telle question...

BIBLIOGRAPHIE

- ALLÉ Michel, 2004: *Sabena, la faillite évitable ?*, Bruxelles: Éd. de l'Université de Bruxelles.
- ASCHER François, 1995: *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris: Odile Jacob.
- ASCHER François, 2001: *Les nouveaux principes de l'urbanisme: la fin des villes n'est pas à l'ordre du jour*, La Tour d'Aigues: Éd. de l'Aube.
- BASSAND Michel, 1997: *Métropolisation et inégalités sociales*, Lausanne: Presses polytechniques et universitaires romandes.
- BEAVERSTOCK Jonathan and SMITH Richard, TAYLOR Peter, 1999: «A Roster of World Cities», *Cities* 16 (6), 445-458.
- BURGHOUWT Guillaume and DE WIT Jaap, 2005: «Temporal configurations of European airline networks», *Journal of Air Transport Management* 11, 185-198.
- CAPRON Michel, 2002: «La Sabena: de l'alliance avec Swissair à la chute finale (1995-2001)», *Courrier hebdomadaire du CRISP* 1757-1758.
- CASTELLS Manuel, 1996: *The rise of the network society*, Oxford: Blackwell.
- CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE, 2003: *Rapport de l'enquête parlementaire visant à examiner les circonstances qui ont conduit à la mise en faillite de la Sabena, de déterminer les éventuelles responsabilités et de formuler des recommandations pour l'avenir* (50 1514/003), Bruxelles: Chambre des représentants de Belgique.
- DE NEUFVILLE Richard and BARBER J., 1991: «Deregulation induced volatility of airport traffic», *Transportation Planning and Technology* 16 (2) 117-128.
- DENNIS Nigel, 2005: «Industry consolidation and future airline network structures in Europe», *Journal of Air Transport Management* 11, 175-183.
- DIETZI Thomas, 2008: «Zurich/Argovie, une métropole financière qui réussit grâce à ses atouts», *La Vie économique* 5, 35-39.
- DISCAZEUX Carine and POLÈSE Mario, 2007: *Cities as Air Transport Centres: An Analysis of the Determinants of Air Traffic Volume for North American Urban Areas*, INRS Urbanisation, Culture et Société, Working paper 2007-5.

- DOBRUSZKES Frédéric, 2008 : *Libéralisation et desserte des territoires : le cas du transport aérien européen*, Bruxelles : Peter Lang, coll. «Action publique».
- DOBRUSZKES Frédéric, 2009 : «Systèmes urbains, économie régionale, stratégies d'acteurs et desserte aérienne européenne : une analyse empirique», *Cahiers scientifiques du transport* 56, 9-36.
- DOBRUSZKES Frédéric, LENNERT Moritz and VAN HAMME Gilles, 2010 : «An analysis of the determinants of air traffic volume for European metropolitan areas», *Journal of Transport Geography* (à paraître).
- DOLLFUS Olivier, 2001 : *La mondialisation*, Paris : Presses de Science Po.
- FRIEDMANN John, 1986 : «The World City Hypothesis», *Development and Change* 17 (1), 69-84.
- GOTTMANN Jean, 1961 : *Megalopolis : the urbanized Northeastern seaboard of the United States*, New York : The Twentieth Century Fund.
- INURA (International Network for Urban Research and Action) (éd.), 2004 : *The Contested Metropolis : Six Cities at the beginning of the 21st century*, Basel : Birkhäuser.
- JANIC Milan, 2008 : «The Future Development of Airports : A Multidimensional Examination», *Transportation Planning and Technology* 31 (1), 113-134.
- JARACH David, 2001 : «The evolution of airport next term management practices : towards a multi-point, multi-service, marketing-driven firm», *Journal of Air Transport Management* 7 (2), 119-125.
- KNORR Andreas and ARNDT Andreas, 2004 : «Alliance strategy and the fall of Swissair : a comment», *Journal of Air Transport Management* 10, 119-123.
- LIU Zhi-Jun, DEBBAGE Keith, BLACKBURN Brendan, 2006 : «Locational determinants of major US air passenger markets by metropolitan area», *Journal of Air Transport Management* 12 (6), 331-341.
- LÜCHINGER René, 2001 : *Swissair, l'histoire secrète de la débâcle*, Bruxelles : Luc Pire, Lausanne : Bilan.
- O'REILLY Dolores and STONE SWEET Alec, 1998 : «The liberalization and reregulation of air transport», *Journal of European Public Policy* 5 (3), 447-466.
- RÉRAT Patrick, SÖDERSTRÖM Ola, PIGUET Étienne et BESSON Roger, 2010 : «From urban wastelands to new-build gentrification : the case of Swiss cities», *Population, Space and Place*, 16 (5), 429-442.
- ROZENBLAT Céline et CICILLE Patricia, 2003 : *Les villes européennes, analyse comparative*, Paris : DATAR.
- SASSEN Saskia, 2001 : *The Global City : New York, London, Tokyo*, Princeton : Princeton University Press.
- SASSEN Saskia, 2009 : «L'archipel des villes globales». In *Les grands dossiers des sciences humaines* (17), 26-29.
- SCHMID Christian, 2006 : «Global City Zurich : paradigms of urban development». In BRENNER Neil and KEIL Roger (éds), *The global city reader*, London : Routledge.
- ULB-IGEAT, 2007 : *Impact socio-économique de la présence des institutions de l'Union européenne et des autres institutions internationales en Région de Bruxelles-Capitale*, rapport pour le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, inédit.
- ULB-IGEAT et al., 2007 : *ESPON project 1.4.3, Study on Urban Functions*, final report (www.espon.eu).
- VANTHEMSCHE Guy, 2003 : *La Sabena : L'aviation commerciale belge, 1923-2001. Des origines au crash*, Bruxelles : De Boeck.
- VELTZ Pierre, 2002 : *Des lieux et des liens : politiques du territoire à l'heure de la mondialisation*, La Tour d'Aigues : Éd. de l'Aube.
- VELTZ Pierre, 2005 : *Mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel*, Paris : Presses universitaires de France.

SUMMARY

Metropolises are the focal places from which world economic exchanges are structured and where international actors are located. In regard to the objective of reinforcing their position in the urban hierarchy, air services represent an essential issue for metropolises. This paper aims at comparing and understanding the differentiation of air services in Brussels and Zurich, considered from a quantitative (volume of supply) and geographical (diversity of connections) point of view. The analysis is conducted by taking into account the characteristics of both metropolises and the strategies followed by the airline companies and airport managers. It appears that Brussels owes a good proportion of its air services to the presence of international public institutions whereas Zurich is « over-served » thanks to the hub of Swiss International Air Lines, which is based on financial functions of world importance.

Keywords: Brussels, Zurich, air transport, liberalisation, globalisation, metropolisation.

ZUSAMMENFASSUNG

Die Metropolen sind die wichtigsten Orte, von wo aus sich der wirtschaftliche, weltweite Austausch strukturiert und wo sich die internationalen Akteure befinden. Im Hinblick auf eine Verbesserung ihres Rangs in der städtischen Hierarchie, spielen die Flugverbindungen eine fundamentale Rolle. Ziel dieses Beitrags sind die Identifizierung und das Verständnis der Unterschiede zwischen den Flugverbindungen von und nach Brüssel und Zürich, und dies von einem quantitativen (Menge des Angebots) und geographischen (Vielfältigkeit der Anschlüsse) Standpunkt zu betrachten. Die Analyse berücksichtigt die verschiedenen Eigenschaften der beiden Metropolen, sowie die Strategien der Fluggesellschaften und Flughafenverwalter. Es zeigt sich, dass Brüssel seine Flugverbindungen der Präsenz internationaler und öffentlicher Institutionen verdankt, während Zürich dank des Hubs der Fluggesellschaft Swiss, welches sich auf die finanziellen Funktionen weltweiter Bedeutung stützt, verkehrsmäßig „übererschlossen“ ist.

Stichwörter: Brüssel, Zürich, Lufttransport, Liberalisierung, Globalisierung, Metropolisierung.

QUELS APPORTS DÉMOGRAPHIQUES DES MIGRATIONS INTERNES DES ÉTRANGERS POUR LES VILLES SUISSES ?⁶⁴

MATHIAS LERCH, PHILIPPE WANNER

Laboratoire d'études démographiques et familiales, Université de Genève

mathias.lerch@unige.ch
philippe.wanner@unige.ch

RÉSUMÉ

Dans un contexte où l'évolution démographique des villes suisses est devenue tributaire de l'immigration internationale, cet article questionne sur la permanence de cet apport en analysant les migrations internes des étrangers entre 1982 et 2004. Les résultats indiquent une attractivité de plus en plus différenciée des régions ayant une position centrale dans la hiérarchie urbaine suisse en fonction du profil socioéconomique des immigrants. Les étrangers hautement qualifiés se caractérisent par une récente tendance à la déconcentration urbaine similaire à celle observée chez les Suisses depuis 1970. Avec l'augmentation du niveau de formation moyen des immigrants, leur apport démographique pour les villes pourrait ainsi devenir de plus en plus temporaire.

Mots clés: *Migration interne, étrangers, régions urbaines, analyse multiniveau, Suisse.*

INTRODUCTION

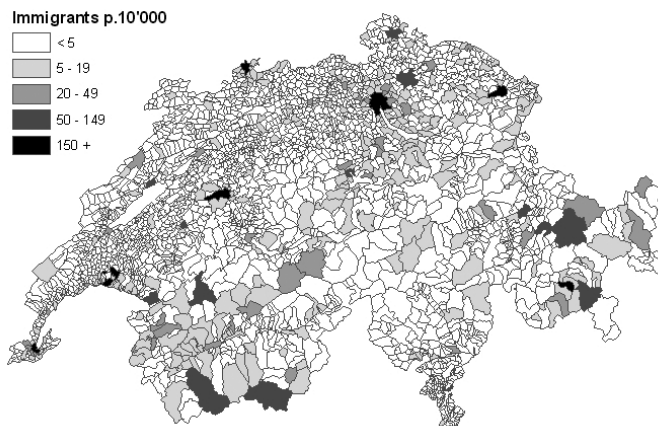
Face à l'allongement de l'espérance de vie et à la baisse de la fécondité dans les pays industrialisés, la migration internationale est devenue un facteur permettant de contrer partiellement les effets négatifs du vieillissement de la population

⁶⁴ Cet article est écrit dans le cadre du projet 100013-117885, *Current migration flows. Demographic behaviour and underlying growth potential*, financé par le FNS.

active (UN, 2001). En Suisse, la migration internationale contribue à l'essentiel de la croissance démographique. L'arrivée de jeunes adultes en âge actif augmente non seulement la main-d'œuvre disponible, mais soutient en même temps la prise en charge des coûts sociaux occasionnés par le nombre croissant de retraités. Plus encore qu'à l'échelle du pays, la migration peut être déterminante pour l'équilibre démographique des régions, puisqu'elle influence de manière essentielle les dynamiques démographiques locales (CHAMPION, 1994). Dans quatre régions de mobilité spatiale⁶⁵ sur cinq en Suisse, le solde migratoire interne est plus important que la balance naturelle entre les naissances et les décès (CARNAZZI-WEBER et GOLAY, 2005), reflétant sa contribution déterminante à la croissance démographique régionale.

Dans un monde globalisé, les villes jouent un rôle primordial comme centres politiques, culturels et économiques. Leur démographie relève ainsi d'une certaine importance en termes d'attractivité, de fiscalité ainsi que de production de richesses. Depuis les années 1970, les noyaux des agglomérations urbaines sont devenus de moins en moins attractifs : alors que les familles suisses s'établissent progressivement en périphérie, l'accroissement démographique des centres est lié aux jeunes adultes ainsi qu'à l'immigration internationale (voir carte 1, qui indique que l'apport de la migration internationale a d'abord touché les agglomérations). Ainsi, dans les principales agglomérations urbaines en Suisse, un arrivant sur quatre est de nationalité étrangère (DA CUNHA et BOTH, 2004). En effet, l'immigration récente, de plus en plus qualifiée, accentue le rôle dominant des agglomérations, en raison de la localisation spécifique des emplois du secteur tertiaire spécialisé, et plus généralement de l'économie des services.

Carte 1 : Distribution relative de l'immigration internationale par commune, Suisse 2000-2004



Source : Registre central des étrangers

⁶⁵ 106 régions de mobilité spatiale ont été définies par l'OFS en regroupant les communes selon leurs caractéristiques structurelles ainsi que selon la hiérarchie des métropoles et des agglomérations en Suisse (voir aussi section « Données, définitions et méthodes »).

Cependant, les étrangers contribuent de plus en plus à la migration interne, non seulement en raison de leur poids accru dans la population (soit plus d'un cinquième aujourd'hui), mais surtout en raison de leur forte mobilité (CHARTON et WANNER, 2001). Alors que les migrations entre cantons ont diminué au sein de la population suisse à la fin du XX^e siècle, les étrangers ont maintenu pour ces migrations un niveau constant, et ont en outre accru leur mobilité entre communes du même canton (ZARIN-NEJADAN et MURIER, 2000). Nos propres estimations suggèrent un accroissement simultané de la migration intra- et interrégionale, représentant respectivement des parts égales de la mobilité totale : en 2002, 32 étrangers sur 1 000 ont migré d'une région de mobilité spatiale à l'autre, contre 24 au début des années 1980 (LERCH, à paraître).

Au vu de l'importance de ces mouvements, nous décrivons leur impact sur l'évolution démographique des régions urbaines et des villes en analysant les logiques de la mobilité des étrangers en Suisse. Afin d'évaluer la permanence de leur apport démographique, nous nous focalisons sur la capacité des régions urbaines à retenir les étrangers sur leur territoire.

La mobilité géographique des étrangers est influencée tant par des facteurs individuels que contextuels et s'inscrit dans un processus d'intégration dans le pays d'accueil. Il convient donc de discuter préalablement ces effets confondants sur la migration interne. La présentation des données et des méthodes mobilisées pour cette étude est suivie d'une discussion des résultats. Cela nous amène enfin à conclure de l'impact de la redistribution interne des étrangers sur la démographie des régions urbaines en Suisse.

FACTEURS DE LA MOBILITÉ INTERNE DES IMMIGRANTS

Inscrits dans le parcours de vie, les changements de domicile sont déterminés par l'âge et la situation familiale (GREENWOOD, 1985). S'ils sont plus importants parmi les jeunes adultes, en raison du départ du foyer parental, de l'entrée dans la vie professionnelle et de la mise en couple, les changements de lieu de domicile sont ensuite freinés par une volonté de stabiliser le cadre familial ou la carrière. On observe en règle générale une relation étroite entre la probabilité d'effectuer une migration interne et la durée de séjour des immigrants. Les migrations internes sont les plus fréquentes durant les premières années après l'arrivée, et leur intensité baisse avec l'allongement de la durée de résidence et l'intégration sociale. L'intégration professionnelle et le regroupement ou l'élargissement familial peuvent toutefois motiver la migration dans une commune proche, plus agréable à vivre, même plusieurs années après la migration internationale.

Sous l'hypothèse d'une motivation économique à la migration, la théorie économique néoclassique conçoit la mobilité comme un investissement personnel ayant pour but l'amélioration des conditions de vie (SJAASTAD, 1962). À la fois les gains monétaires (salaires, impôts) et non monétaires (telle une meilleure qualité de vie) peuvent motiver une migration, tandis que les coûts directs (frais de déménagement) ou indirects (temps consacré à la recherche d'un logement, à se réinsérer professionnellement, etc.) sont susceptibles de freiner la mobilité. Selon ce cadre théorique, l'individu est supposé décider rationnellement en fonction de la balance entre les coûts et les gains connus ou escomptés de la migration interne. Le profit dépasse plus souvent le coût pour les personnes économiquement actives, comparé aux non actives, en raison notamment de l'accroissement de revenus résultant de l'immigration internationale (cf. NEWBOLD,

1996). Si les bénéfiques de la mobilité peuvent être particulièrement élevés pour les jeunes travailleurs qualifiés en ascension sociale, les actifs indépendants sont moins concernés. Leurs ressources et capitaux sont souvent localisés dans un endroit précis (GURAK et KRITZ, 2000).

Les migrants sont supposés être sensibles aux différences géographiques entre l'offre et la demande de travail – ou plus spécifiquement aux différentiels de salaires qui en résultent. Leurs choix migratoires sont influencés par des facteurs contextuels répulsifs et attractifs (modèle push - pull ; LEE 1966), ainsi que cela a été montré aux États-Unis où le dynamisme économique régional influence la migration (GURAK et KRITZ, 2000 ; NEWBOLD, 1996). Les régions urbaines sont particulièrement attractives pour l'établissement des étrangers, car elles se caractérisent par une forte diversité des secteurs économiques, des opportunités professionnelles et une rotation des postes occupés. Les secteurs professionnels typiquement occupés par les immigrés y sont davantage développés et le caractère dual est marqué, avec des emplois nécessitant des niveaux de qualification soit faibles soit très élevés (PIGUET, 1994).

L'influence de ces facteurs contextuels sur la décision migratoire peut cependant varier en fonction des obstacles ou des freins à la mobilité. En Suisse, la frontière linguistique représente une entrave majeure aux mouvements internes, particulièrement pour les étrangers (ZARIN-NEJADAN et MURIER, 2000). Les réseaux sociaux constituent un autre facteur essentiel dans l'implantation et la migration interne des étrangers. Le lieu d'arrivée dans le pays dépend fortement de la localisation des membres du réseau (les parents, les amis), qui influencent également le niveau d'intégration des migrants sur le marché du travail ou la recherche d'un logement (BOYD, 1989 ; GURAK et FACES, 1992). Ces réseaux assument également une fonction psychologique favorisant le processus d'intégration culturelle : par leur expérience préalable, les migrants établis représentent un pont entre la culture d'origine et celle de la société d'accueil, tout en permettant au groupe de conserver ses spécificités d'origine (par exemple par l'organisation de cours de langue pour la deuxième ou troisième génération).

À l'échelle des migrations internes, l'importance des réseaux dans le choix de différentes destinations potentielles est avérée. Les migrants internes choisissent leur destination en fonction de la présence de compatriotes. Par contre, le rôle de ces réseaux dans la décision de quitter une région est ambivalent. La dynamique sociale liée à une présence de compatriotes peut freiner les départs vers d'autres régions. Cependant, la diffusion de l'information relative aux destinations possibles est davantage développée, ce qui facilite la mobilité (GURAK et KRITZ, 2000, COURGEAU et LELIÈVRE, 2003). Différentes analyses espagnoles (RECANO-VALVERDE, 2006), américaines (NEWBOLD, 1996) et suisses (ZARIN-NEJADAN et MURIER, 2000) indiquent la prédominance du rôle de rétention sociale, inhibant les migrations internes.

Les niveaux de sensibilité face aux obstacles à la migration, d'une part, et face aux avantages que procurent les villes ou les réseaux migrants, d'autre part, peuvent diverger selon le profil individuel. Un étranger provenant d'un pays frontalier et parlant la langue régionale dispose par exemple de ressources individuelles favorisant son intégration. La nécessité d'un recours à l'aide des compatriotes peut être moindre. Les étrangers hautement qualifiés possèdent des ressources financières et intellectuelles qui pourraient également se substituer à celles pourvues par la communauté. En outre, la durée de séjour ou, plus généralement, le stade atteint dans le processus d'intégration des migrants peut être déterminant.

MASSEY et MULLAN (1984) soulignent l'aspect spatial du processus d'intégration en définissant « l'assimilation spatiale » comme une étape intermédiaire entre l'intégration structurelle et culturelle (p. 837) : la proximité résidentielle des étrangers et des natifs favoriserait les contacts sociaux. Elle est cependant sélective en termes socioéconomiques. Le rapprochement avec les réseaux existants coïncide souvent avec le début du séjour. Une fois l'intégration structurelle réussie, avec ou sans aide de compatriotes, les étrangers adapteraient leurs préférences résidentielles à celles des natifs.

Si ce processus est avéré, il conduirait, au niveau spatial, à une concentration de la population étrangère dans les villes, là où les réseaux sont les plus denses et les opportunités les plus fréquentes. Cette première étape serait suivie d'une dispersion dans le cadre d'une « assimilation » des comportements spatiaux, qui peut s'apparenter au phénomène de périurbanisation observé dans les pays européens depuis les années 1970 (CHAMPION, 1989). Ce mouvement centrifuge est un phénomène parmi les plus importants des dynamiques de population en Suisse (KUPISZEWSKI *et al.*, 2000). Ce mouvement des centres vers les périphéries pour les communautés migrantes est analysé dans cet article.

DONNÉES, DÉFINITIONS ET MÉTHODES

Notre analyse repose sur des trajectoires individuelles de séjour, identifiées grâce à un appariement probabiliste⁶⁶ de données administratives sur les mouvements de la population étrangère entre 1981 et 2004 (soit le registre central des étrangers). Définies selon la nationalité, les trajectoires d'immigrants débutent par l'entrée légale sur le territoire suisse et sont tronquées soit par le décès, le départ de Suisse, l'obtention de la nationalité suisse ou encore la fin de la période d'observation en 2004. Elles incluent des informations annuelles sur les mouvements au sein du pays, le parcours familial et professionnel, ainsi que des données issues des recensements fédéraux 1990 et 2000 sur le niveau de formation des individus.

La migration est définie ici comme un changement de domicile impliquant deux des 106 régions de mobilité spatiale (régions MS ; voir SCHULER *et al.*, 2005)⁶⁷. Tout en éliminant les problèmes liés aux communes à faible poids démographique – les étrangers y sont d'autant moins nombreux –, l'utilisation de cette typologie permet une analyse géographique « d'environnements de vie » suffisamment désagrégée : les régions MS regroupent les communes officielles de la Suisse selon leurs caractéristiques structurelles, en se référant à la hiérarchie des métropoles et des agglomérations telle qu'observée au dernier recensement.

Nous nous intéressons aux étrangers de la première génération ayant obtenu leur permis de séjour à partir de 1981 (immigrés à l'âge de 16 ans et plus) et étudions leur

⁶⁶ En l'absence d'identifiant personnel, la probabilité qu'un individu enregistré l'année x soit le même que celui répertorié l'année suivante est estimée en fonction des concordances ou discordances sur les caractéristiques démographiques et socioéconomiques disponibles dans les deux saisies de données (date de naissance, sexe, nationalité, date d'immigration, etc.) (WANNER *et al.*, en cours).

⁶⁷ Les régions MS ont été définies par l'Office fédéral de la statistique sur la base du recensement 2000. Les codes des communes de résidence entre 1981 et 2004 ont été harmonisés en tenant compte des mutations répertoriées dans le registre historique jusqu'en 2005 (BFS 2007) et ensuite regroupés selon la clé officielle de l'OFS.

comportement migratoire au fil des années de résidence en Suisse. Dans cet article, nous mesurons le risque de quitter les première et seconde régions MS de résidence à partir de régressions logistiques en temps discret (ALLISON, 2001). L'ensemble de la période 1982 à 2004 est considéré, de même que trois sous-périodes séparément (1982-1991, 1992-1998, 1999-2004) qui font référence aux étapes majeures de la politique migratoire suisse (cf. Conclusion). Le modèle appliqué vise à mettre en évidence le rôle de certaines dimensions sociodémographiques (variables explicatives individuelles) ou contextuelles sur la probabilité de migrer. L'âge, l'état civil, la durée de séjour et l'activité économique sont des *variables explicatives individuelles* qui évoluent avec le temps. Les informations concernant le sexe et le niveau de formation atteint ou en cours sont également intégrées, mais restent invariables tout au long du parcours migratoire. Les données permettent de contrôler l'évolution de ces caractéristiques individuelles sur une période de 20 ans; mais elles ne permettent pas de disposer d'information directe sur les motifs de la mobilité. Il n'est dès lors pas possible de classer avec certitude une mobilité résidentielle suivant si elle est liée ou non à un changement d'emploi. La moitié des mouvements interrégionaux concerne des territoires adjacents et n'implique donc pas nécessairement une mobilité professionnelle.

Afin de tenir compte des effets contextuels, qui exercent une influence sur les comportements de l'ensemble des habitants d'une même région MS, un modèle multi-niveau est spécifié (RABASH *et al.*, 2005)⁶⁸. Suite à l'introduction des caractéristiques individuelles, le modèle mesure les risques migratoires moyens par région en éliminant les différences de comportements dues aux compositions socioéconomiques des populations régionales. La différence des risques migratoires régionaux subsistante, après contrôle des profils socioéconomiques susmentionnés, est ensuite expliquée par les *caractéristiques des régions MS*, lesquelles sont mesurées à partir du recensement 1990. Les caractéristiques introduites sont la centralité urbaine; la langue régionale; l'ampleur des réseaux de migrants, estimée par la part relative des étrangers dans la population; l'attractivité du marché du travail, mesurée par le taux de chômage des étrangers; et enfin sa spécialisation, décrite par les quotients de localisation des actifs par branche⁶⁹.

Il est dès lors possible de contrôler les effets confondants des caractéristiques individuelles et contextuelles sur la mobilité. Nous sommes ainsi en mesure d'apprécier la capacité « nette » des régions urbaines à retenir les populations étrangères en estimant l'influence spécifique de la centralité urbaine sur la migration interrégio-

⁶⁸ Le modèle prend alors la forme de $y_{ij} = \beta_0 + \beta_1 x_{ij} + \alpha_1 W_{ij} + (u_{0j} + e_{0ij})$.

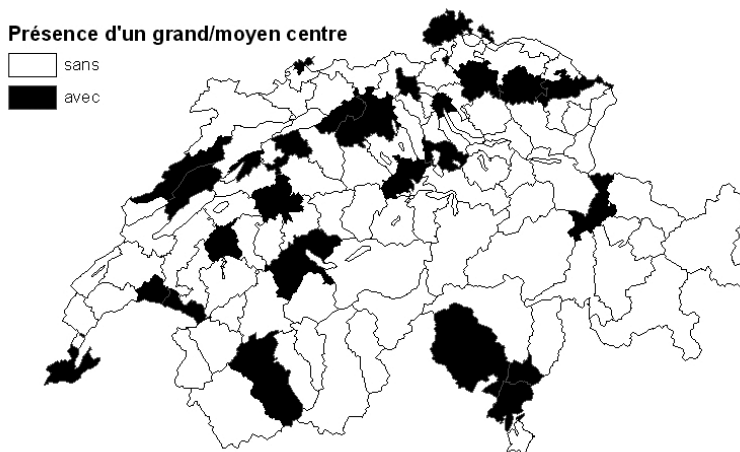
Le risque de migrer pour un individu i résidant dans la région j (correspondant à y_{ij}) est estimé en fonction d'un risque moyen pour l'ensemble des régions (β_0), d'une augmentation ou diminution marginale associée au profil individuel (x_{ij}) ainsi qu'aux caractéristiques de la région de résidence (W_{ij}). L'erreur d'estimation (soit la variance du risque individuel estimé) est partitionnée entre une variance entre individus *au sein d'une région donnée* (supposée être identique dans toutes les régions et correspondant à e_{0ij}) et une variance *entre risques moyens par région* (u_{0j}).

⁶⁹ Soit le rapport des proportions d'actifs par branche pour la région j et ceux prévalant dans

$$\text{l'ensemble du pays. Pour le secteur agricole: } QL_{Agr} = \frac{\frac{N_{Agr,j}}{N_{TOT,j}}}{\frac{N_{Agr}}{N_{TOT}}}$$

nale. Cette variable est identifiée par la présence d'un grand ou moyen centre (voir la carte 2 pour la localisation des régions MS concernées). En raison de l'effectif limité de la population migrante, l'analyse multiniveau ne peut pas être conduite à une échelle spatiale plus fine.

Carte 2 : Présence de grand/moyen centre urbain dans les régions MS, Suisse 2005



Au total, 24 des 74 régions MS avec un centre urbain comprennent aussi des communes périurbaines. Pour cette raison, certaines migrations intrarégionales peuvent également représenter un départ en périphérie. Puisqu'elles ne sont pas considérées par le modèle, des indices d'efficacité migratoire par type de commune viennent lever cette limite⁷⁰. Estimés sur la base de matrices des migrations intercommunales sur 4 ans, ils proposent une analyse d'impact spécifique pour les villes-centres.

Les résultats des modèles sont présentés sous leurs formes exponentielles, soit les rapports de côtes (odd ratios), qui sont des estimations du risque relatif (R.R. ; voir la note de lecture du tableau 1a).

⁷⁰ L'indice d'efficacité des migrations (EM) indique l'impact démographique de la migration pour les territoires donnés en tenant compte des volumes migratoires, soit : $EM = \frac{m_{ai} - m_{ia}}{m_{ai} + m_{ia}}$, avec m_{ai} le nombre total d'immigrants venant des autres régions vers la région i et m_{ia} le nombre total d'émigrants à partir de i . Une valeur de 1 indique la présence exclusive de flux entrants sur un territoire donné, tandis qu'une valeur de -1 indique des mouvements essentiellement sortants.

PRÉSENTATION ET DISCUSSION DES RÉSULTATS

Les risques relatifs de quitter une région MS selon les caractéristiques individuelles et contextuelles sont présentés respectivement dans les tableaux 1a et 1b (voir aussi la note de lecture). Une information générale résulte des différents modèles testés : les déterminants de la migration interne restent constants durant les différentes périodes considérées ainsi que selon le rang de la migration interne (premier ou second mouvement après l'établissement en Suisse). Nous commentons, pour cette raison, principalement le modèle global expliquant la première migration durant l'ensemble de la période considérée.

La durée de séjour joue un rôle primordial sur la probabilité de migrer (tableau 1a). L'établissement résidentiel est un processus qui s'effectue par étapes : l'immigration est souvent suivie de mouvements internes dans les premières années qui suivent l'entrée en Suisse. Ensuite, la propension à la migration baisse de manière linéaire tout au long de la période d'observation.

Comme anticipé, la probabilité d'effectuer une migration interne décroît avec l'âge. Ce résultat traduit l'effet crucial du parcours de vie familiale. Par ailleurs, bien que les femmes soient moins mobiles que les hommes, les déterminants socioéconomiques et régionaux de la mobilité sont identiques pour les deux sexes.

Les personnes mariées connaissent de plus faibles risques d'effectuer une migration interne que les personnes divorcées ou veuves et, dans une moindre mesure, les célibataires. Les écarts en fonction de l'état civil augmentent légèrement dans le temps, ce qui s'explique probablement par l'accroissement des regroupements familiaux. Les étrangers mariés étaient plus nombreux à vivre sans leur conjoint ou famille en Suisse durant les années 1980, comparativement à aujourd'hui. Ils étaient donc potentiellement plus mobiles. Avec le regroupement familial durant les années 1990, la mobilité devient moins fréquente dans ce groupe, surtout lorsque les deux conjoints sont actifs, ce qui est le cas de deux tiers des ménages étrangers (WANNER, 2004).

Tableau 3a : Facteurs individuels influençant la première (et deuxième) émigration d'une région MS, résultat des modèles de survie multiniveaux, 1982-2004

	1 ^{re} migration								2 ^e migr.			
	'82-'04		'82-'91		'92-'98		'99-'04		1982-2004			
	R.R.	Sig	R.R.	Sig	R.R.	Sig	R.R.	Sig	R.R.	Sig		
Sexe												
Homme	1,00		1,00		1,00		1,00			1,00		
Femme	0,89	*	0,92	*	0,92	*	0,89	*		0,86	*	
Âge												
16-29	1,00		1,00		1,00		1,00		1,00	1,00		
30-44	0,82	*	0,78	*	0,81	*	0,84	*	0,88	*	0,74	*
45 +	0,50	*	0,47	*	0,49	*	0,53	*	0,53	*	0,45	*
État civil												
Célibataire	1,29	*	1,25	*	1,30	*	1,32	*	1,19	*	1,47	*
Marié	1,00		1,00		1,00		1,00		1,00		1,00	
Divorcé	1,41	*	1,39	*	1,43	*	1,42	*	1,46	*	1,38	*
Durée de résidence												
Un an	1,56	*	1,57	*	1,66	*	1,38	*	1,65	*	1,44	*
2-4 ans	1,00		1,00		1,00		1,00		1,00		1,00	
5-10 ans	0,63	*	0,59	*	0,58	*	0,68	*	0,64	*	0,62	*
10 ans et plus	0,37	*	0,32	*	0,33	*	0,38	*	0,39	*	0,35	*
Niveau de formation												
Obligatoire	0,77	*	0,80	*	0,76	*	0,74	*	0,84	*	0,70	*
Sec II	1,00		1,00		1,00		1,00		1,00		1,00	
Tertiaire	1,29	*	1,30	*	1,31	*	1,28	*	1,30	*	1,26	*
Activité économique												
Indépendante	1,22	*	1,72	*	1,29	*	1,12	*	1,21	*	1,17	*
Dépendante	1,01	ns	1,45	*	1,02	ns	0,92	*	1,00	ns	0,96	*
Non actif	1,00		1,00		1,00		1,00		1,00		1,00	

Note de lecture : Un risque relatif (R.R.) supérieur à l'unité signifie un risque supérieur de quitter une région MS pour un profil donné (par exemple être de sexe masculin), comparé au profil de référence (soit les femmes, indexées par l'unité), après contrôle des effets d'autres variables (âge, etc.) ; Signification statistique : * = < 0,05 ; ns = non significatif.

Alors que la migration interne des étrangers a précédemment été considérée comme étroitement liée à l'activité professionnelle (ZARIN-NEJADAN et MURIER, 2000), nos résultats indiquent une certaine évolution de ce lien. Les différentiels de mobilité selon le statut d'activité économique sont d'ailleurs les seuls à avoir sensiblement évolué au cours des 20 années d'observation et traduisent l'évolution du phénomène migratoire lui-même. La mobilité des actifs salariés, supérieure à celle des non-actifs en 1982-1991, a diminué jusqu'en 1999-2004, tandis que ces derniers ont connu une hausse du phénomène. Les deux groupes se caractérisent dorénavant par une propension identique à migrer.

Cette évolution s'explique aussi par l'augmentation des migrations secondaires, non expliquées par l'activité professionnelle. En particulier, les populations entrant en Suisse au titre du regroupement familial adoptent le comportement migratoire de leurs conjoints. La redistribution interne devient donc de plus en plus familiale, même si celle-ci peut être engendrée par des opportunités professionnelles d'un ou des deux conjoints économiquement actifs. La population étrangère se distingue ainsi des autochtones, caractérisés par une mobilité fortement liée à l'activité économique (CARNAZZI-WEBER et GOLAY, 2005).

La mobilité accrue des actifs indépendants, observée durant l'ensemble de la période, remet en question l'hypothèse de sédentarité, qui serait associée à une clientèle de compatriotes et à un réseau de solidarités familiales et communautaires dans la gestion des affaires. PIGUET et BESSON (2005) écartent à ce propos l'hypothèse d'une spécificité de l'entreprenariat indépendant des étrangers comparé à celui des Suisses. Les deux groupes sont caractérisés par des profils socioéconomiques très semblables et ne sont en outre pas forcément rattachés à un seul lieu d'activité. Une autre hypothèse pouvant expliquer la croissance des flux migratoires est liée aux difficultés à s'implanter professionnellement dans certains secteurs d'activité indépendants spécifiques aux étrangers (construction, restauration, etc.), ce qui implique des déplacements fréquents.

On observe également un rôle significatif du niveau de formation, avec une plus forte mobilité des étrangers disposant d'un diplôme tertiaire comparativement à ceux peu qualifiés. Ce résultat confirme d'une part l'hypothèse microéconomique de la migration. Les gains salariaux ou en termes de responsabilités peuvent être valorisés, dans des positions socioéconomiques élevées, par un mouvement migratoire. D'autre part, les migrants nouvellement arrivés se caractérisent parfois par une déqualification sur le marché du travail, n'arrivant pas à valoriser leurs compétences (PECORARO, 2005). Or, la mobilité résidentielle est susceptible de leur permettre d'améliorer leur insertion professionnelle.

Après prise en compte des facteurs individuels intervenant sur la première migration interne, plusieurs facteurs contextuels, ou géographiques, influencent la décision de quitter une région de la Suisse (tableau 1b). Les frontières linguistiques délimitent les territoires de mobilité en agissant comme une barrière aux mouvements internes. La probabilité de migrer est par ailleurs plus importante en Suisse alémanique, comparée à la Suisse romande ou au Tessin, ce qui s'explique probablement par la plus grande superficie de la partie germanophone du pays, qui accroît les opportunités.

Tableau 1b : Facteurs contextuels et interactions avec les facteurs individuels influençant la première (et deuxième) émigration d'une région MS, résultat des modèles de survie multiniveaux, 1982-2004

	1 ^{re} migration								2 ^e migr.					
	'82-'04		'82-'91		'92-'98		'99-'04		Hommes		Femmes		1982-2004	
	R.R.	Sig	R.R.	Sig	R.R.	Sig	R.R.	Sig	R.R.	Sig	R.R.	Sig	R.R.	Sig
Centre urbain														
Oui	0,75	*	0,75	*	0,71	*	0,80	*	0,74	*	0,75	*	0,83	*
Non	1,00		1,00		1,00		1,00		1,00		1,00		1,00	
Et formation obl.	0,89	*	0,86	*	0,86	*	0,94	*	0,90	*	0,87	*	0,88	*
Et formation tert.	1,08	*	1,06	ns	1,08	*	1,08	*	1,09	*	1,10	*	1,16	*
Région linguistique														
Allemand	1,00		1,00		1,00		1,00		1,00		1,00		1,00	
Romand	0,81	*	0,84	ns	0,76	*	0,83	*	0,79	*	0,82	*	0,91	ns
Italophone	0,77	*	0,76	*	0,76	*	0,76	*	0,78	*	0,74	*	0,94	ns
Présence étrangers	0,92	ns	0,87	*	0,91	ns	0,97	ns	0,93	ns	0,91	ns	0,92	*
Et formation obl.	0,92	*	0,88	*	0,94	*	0,91	*	0,94	*	0,90	*	0,96	ns
Et formation tert.	0,94	*	0,98	ns	0,97	ns	0,89	*	0,94	*	0,94	*	0,97	ns
Chômage étrangers	1,01	ns	1,04	ns	1,03	ns	0,98	ns	1,02	ns	1,01	ns	1,01	ns
Et formation obl.	0,95	*	0,96	*	0,94	*	0,97	*	0,95	*	0,96	*	0,98	ns
Et formation tert.	1,05	*	1,05	*	1,07	*	1,05	*	1,06	*	1,04	*	1,01	ns
Spécialisation économique														
Primaire	1,01	*	1,01	ns	1,01	*	1,01	*	1,01	*	1,01	ns	1,01	*
Industrie	1,00	ns	0,99	ns	0,99	ns	1,01	ns	1,00	ns	1,00	ns	0,99	ns
Construction	1,03	ns	1,04	*	1,02	ns	1,03	ns	1,03	ns	1,03	*	1,01	ns
Hôtellerie-Restauration	1,01	*	1,02	*	1,01	ns	1,01	*	1,01	*	1,01	*	1,02	*
Commerce-Réparation	1,03	ns	1,00	ns	1,05	*	1,01	ns	1,04	ns	1,01	ns	1,01	ns
Finances, Assurance, Immobilier	1,02	ns	1,02	ns	1,02	ns	1,02	ns	1,02	ns	1,02	ns	1,00	ns
Petits services	0,95	*	0,95	*	0,95	*	0,96	*	0,95	*	0,95	*	0,97	*
Enseignement	1,00	ns	1,00	ns	1,01	ns	1,00	ns	1,01	ns	0,99	ns	1,01	ns
Santé, vieillesse, invalidité	1,01	ns	1,01	ns	1,02	ns	1,01	ns	1,01	ns	1,02	ns	1,00	ns
σ^2 régionale	0,05	*	0,06	*	0,06	*	0,05	*	0,05	*	0,05	*	0,02	*
en % de σ^2 totale	1,5	%	1,8	%	1,8	%	1,4	%	1,5	%	1,5	%	0,7	%

Note: Signification statistique : * = < 0,05 ; ns = non significatif.

La centralité urbaine représente cependant le principal déterminant régional. Elle attire les migrants internes provenant d'autres localisations et freine les départs. Comme anticipé, les avantages que procure la résidence urbaine semblent plus importants pour les étrangers disposant d'un faible niveau de formation (niveau obligatoire). Les étrangers hautement qualifiés, par contre, quittent plus souvent les régions centrales à mesure que l'on avance dans le temps. Cet effet de répulsion devient particulièrement important lors de la deuxième migration interrégionale, qui pourrait être moins liée à l'emploi. Les données ne permettent toutefois pas de conclure des motivations possibles de ce phénomène : intégration et assise profes-

sionnelle ou sociale, fondation ou regroupement de la famille, etc. Nos résultats suggèrent pourtant, durant la période sous étude, une convergence des préférences résidentielles des étrangers hautement qualifiés vers celles des Suisses. Mais ce qui vaut pour la région urbaine ne concerne pas nécessairement son centre. Si le découpage régional adopté ne permet pas de prendre en compte tous les changements de domicile au sein des agglomérations, les indices d'efficacité migratoire par type de commune confirment l'attractivité accrue des régions périphériques des villes (tableau 2). D'une part, on observe une perte importante d'attractivité des communes touristiques et, dans une moindre mesure, agricoles ou industrielles situées hors des agglomérations entre 1982 et 2004.

Tableau 2 : Indice d'efficacité migratoire intercommunale par type de commune, 1982-2004

	1982-85	1991-95	2001-04
Centre-ville	-0,06	-0,05	-0,09
Suburbaine	0,10	0,07	0,12
Revenu élevé	0,05	0,09	0,10
Périurbaine	0,05	0,07	0,09
Touristique	-0,21	-0,27	-0,32
Industrielle	-0,12	-0,09	-0,10
Pendulaire	-0,03	0,02	0,00
Mixte	-0,10	-0,11	-0,09
Agricole	-0,13	-0,07	-0,14

Les centres-villes, déjà peu attractifs durant les années 1980, voient leur caractère répulsif augmenter au fil des périodes (la balance migratoire est négative et représente 9 % des sortants et entrants durant les années 2000). D'autre part, les communes périurbaines ou à revenu élevé, et dans une moindre mesure les communes suburbaines, connaissent une hausse d'attractivité entre 1982 et 2004. Elles réussissent à sédentariser sur leur sol entre 9 et 12 % des étrangers traversant leur frontière. On peut cependant se demander si la gentrification émergente, qui implique le retour ou un passage prolongé en ville de personnes hautement qualifiées (RÉRAT *et al.*, 2008), est un phénomène qui touchera également les populations étrangères à l'avenir.

L'émigration interne diminue également avec l'accroissement de la part de la minorité étrangère dans la population de la région (tableau 1b). Cet effet de rétention exercé par les réseaux détermine particulièrement la migration durant les années 1980, caractérisée par une immigration temporaire, puis par l'arrivée des familles qui obtiennent le droit de s'établir en Suisse. Similairement à la centralité urbaine, l'importance des réseaux semble à cette époque accrue pour les individus faiblement dotés en formation. Or, dans les années plus récentes, marquées par une immigration sélective en termes de capital humain, la rétention concerne également les étrangers disposant d'une formation tertiaire. Ces « expatriés » forment souvent des réseaux d'étrangers autres que ceux des migrants faiblement qualifiés, en particulier en ce qui concerne le lieu de domicile, comme le montre PIGUET (1994) au sein de l'agglomération de Lausanne en 1990.

Ces deux observations – les départs des étrangers hautement qualifiés de régions centrales vers les régions périphériques et la diminution du rôle des réseaux dans la migration de groupes faiblement qualifiés – soutiennent la thèse d’une déconcentration de la population étrangère, en relation avec son intégration progressive dans la société d’accueil. Ces résultats tendent à confirmer l’hypothèse de « l’assimilation spatiale », soit une redistribution sélective des étrangers vers les régions périphériques, phénomène qui concerne principalement les individus hautement qualifiés.

Même après prise en compte des facteurs mentionnés ci-dessus, l’économie régionale joue un rôle significatif sur les migrations internes, mais l’effet diffère une fois encore selon le niveau de qualification. Alors qu’un taux de chômage élevé dans la région freine la mobilité des étrangers disposant d’un faible niveau de formation, il pousse les immigrants hautement qualifiés à émigrer. Relevons en outre l’importance de ce phénomène entre 1992 et 1998, période marquée par des taux de chômage plus élevés comparé aux années 1980 et 2000. Ainsi, les migrants hautement qualifiés s’appuient probablement sur davantage de ressources et compétences pour s’adapter aux évolutions régionales du marché de travail. Leurs comportements convergent une fois encore vers celui des Suisses, qui quittent également les zones en dépression économique (KUPIZESKI *et al.*, 2000).

L’effet de la spécialisation économique régionale est moins important, mais malgré tout significatif. Comparés aux étrangers établis dans des régions présentant une structure économique orientée vers les services, ceux établis dans une région spécialisée dans l’agriculture, l’hôtellerie/restauration ou la construction connaissent des risques d’émigration plus importants. Notons que les deux derniers sont significativement présents en villes. Il est intéressant de noter que ces branches d’activité dépendent essentiellement de la main-d’œuvre étrangère et constituent des portes d’entrée privilégiées dans le marché du travail suisse (PIGUET, 2005). Les migrants internes de nationalité étrangère sont très présents dans ces secteurs (ZARIN-NEJADAN et MURIER, 2001), et leur mobilité élevée pourrait être expliquée tant par les possibilités de décrocher un travail dans les mêmes secteurs d’activité, mais dans d’autres régions, que par un éloignement du lieu de travail pour d’autres motifs.

CONCLUSION

La capacité des villes suisses à retenir les populations immigrées sur leur territoire a été évaluée dans cette étude par l’analyse de la mobilité des étrangers durant leurs trajectoires de séjour. En contrôlant l’évolution de la composition de la population étrangère dans le temps, l’attractivité des régions urbaines a pu être documentée entre 1982 et 2004. Si la structure économique et la présence de réseaux dans les régions MS jouent un rôle sur la redistribution interne des étrangers, l’analyse met en évidence le rôle de la migration, et plus particulièrement la migration faiblement qualifiée, sur la croissance des centres urbains. Non seulement ces centres accueillent des migrants de l’étranger, mais les retiennent sur leur territoire. Cependant, la transformation du profil socioéconomique des étrangers au cours des deux dernières décennies a entraîné une modification de leurs comportements résidentiels.

La période sous étude (1982-2004) est marquée par d’importants changements dans la nature de l’immigration en direction de la Suisse, mais aussi en termes conjoncturels. Les années 1980 se sont caractérisées par la fin du recrutement actif et

de la rotation des travailleurs. Tant les formes que les provenances de l'immigration se sont diversifiées. À partir de 1992, le statut de saisonnier est officiellement abandonné et le régime d'admission dit des « trois cercles » limite la migration de travail en provenance des pays non membres de l'OCDE⁷¹. Il privilégie la main-d'œuvre qualifiée. Dans le même temps, la conjoncture s'assombrit, ce qui freine l'immigration de travail. Les regroupements familiaux ainsi que l'immigration familiale représentent dès lors une part croissante des flux, jusqu'à devenir majoritaires. La « nouvelle immigration » d'étrangers hautement qualifiés connaît alors son véritable essor à partir de 1999 (MAHNIG et PIGUET, 2003). La part des personnes hautement qualifiées parmi les migrants récents a augmenté de 23 % à 62 % entre 1990 et 2000 et se situe au tournant du siècle à un niveau supérieur comparé à celui observé au sein de la population suisse (PECORARO, 2005).

Plus souvent accompagnés de leur famille et mieux rémunérés, les immigrants récents adoptent des comportements proches de ceux des Suisses. Ils s'établissent plus souvent dans les régions périphériques et investissent dans des biens immobiliers, ceci d'autant plus que l'accès à la propriété a été facilité pour les étrangers.

Ainsi, le bilan n'est pas aussi positif pour les centres des agglomérations, dépendant de l'apport démographique que représente l'immigration internationale. Si la centralité urbaine attire les étrangers établis en dehors des agglomérations et retient les immigrants dans les lieux centraux, ces opportunités spatiales semblent particulièrement importantes pour les étrangers disposant de faibles ressources individuelles. Par conséquent, la logique des migrations internes des étrangers se caractérise de nos jours par des flux qui se croisent : les étrangers hautement qualifiés quittent les centres tandis que ceux faiblement qualifiés y retournent, un phénomène qui s'accroît avec le temps. Vu la sélection croissante des flux hautement qualifiés, l'apport de la migration internationale pour les centres urbains pourrait donc devenir de moins en moins permanent.

BIBLIOGRAPHIE

- ALLISON Paul D., 2001 : *Survival Analysis Using the SAS System – A Practical Guide*, Cary, NC, New York : SAS Institute Inc.
- BECKER Leonhard, LIEBIG Thomas and SOUSA-POZA Alfonso, 2008 : "Migration Policy and Industrial Structure : The Case of Switzerland", *International Migration* 46 (2), 81-107.
- BOYD Monica, 1989 : "Family And Personal Networks In International Migration: recent Developments And New Agendas", *International Migration Review* 23 (3), 638-670.
- CARNAZZI WEBER Sara und GOLAY Sylvie, 2005 : *Interne Migration in der Schweiz*, Neuchâtel : OFS.
- CHAMPTON Antony G., 1994 : "International Migration and Demographic Change in the Developed World", *Urban Studies* 31, 653-677.
- CHAMPTON Antony G. (éd.), 1989 : *Counterurbanization, The Changing Pace and Nature of Population Deconcentration*, London : Edward Arnold.
- COURGEAU Daniel et LELIÈVRE Eva, 2003 : «Les motifs individuels et sociaux des migrations». In CASELLI Graziella et al. (dir.), *Démographie : analyse et synthèse – Les déterminants de la migration*, tome IV, Paris : INED, 147-172.

⁷¹ Ce modèle a été remplacé par la suite par un modèle à deux cercles qui distingue les Européens des non-Européens.

- DA CUNHA Antonio et BOTH Jean-François, 2004: *Métropolisation, villes et agglomérations, structures et dynamiques sociodémographiques des espaces urbains*, Neuchâtel: OFS.
- GURAK Douglas T. and KRITZ Mary M., 2000: "Context Determinants of Interstate Migration of U.S. Immigrants", *Social Forces* 78.3 (March), 1017-1039.
- GURAK Douglas T. and CACES Fe, 1992: "Migration Networks and the Spacing of Migration Systems". In KRITZ Mary M., LEAN LIM Lin, ZLOTNIK Hania (éds), *International Migration Systems: a Global Approach*, 150-176.
- GREENWOOD Michael J., 1985: "Human Migration: Theory, Models and Empirical Studies", *Journal of Regional Science* 25 (4), 521-544.
- KUPISZEWSKI Marek, SCHULER Martin, REICHEL M. et al., 2000: *Internal Migration and Regional Population Dynamics in Europe: Switzerland Case Study*, Working Paper 00/02, School of Geography, University of Leeds.
- LEE Everett S., 1966: "A theory of migration", *Demography* 3 (1), 47-57.
- LERCH Mathias, à paraître: «La migration interne des étrangers en Suisse». In WANNER P. et al., *La démographie des étrangers en Suisse* (sous presse).
- MAHNIG Hans et PIGUET Étienne, 2001: «La politique suisse d'immigration de 1948 à 1998: évolution et effet». In WICKER H.-R. et al. (éds), *Les migrations et la Suisse*, Zürich: Seismo, 63-103.
- MASSEY Douglas S. and MULLAN Brendan P., 1984: "Process of Hispanic and Black Spatial Assimilation", *The American Journal of Sociology* 89 (4), 836-873.
- NEWBOLD Bruce K., 1999a: "Spatial Distribution and Redistribution of Immigrants in the Metropolitan United States, 1980 and 1990", *Economic Geography* 75 (3), 254-271.
- NEWBOLD Bruce K., 1999b: "Internal Migration of the foreign-born: Population Concentration or Dispersion", *Population and Environment* 20 (3), 259-276.
- NEWBOLD Bruce K., 1996: "Internal Migration of the Foreign-Born in Canada", *International Migration Review* 30 (3), 738-747.
- NOGLE June Marie, 1994: "Internal Migration for Recent Immigrants to Canada", *International Migration Review* 28 (1), 31-48.
- OFS, 2007: *Historisches Gemeindeverzeichnis der Schweiz*, Neuchâtel: OFS.
- PECORARO Marco, 2005: «Les migrants hautement qualifiés». In HAUG Werner et WANNER Philippe (dir.), *Migrants et marché du travail – Compétences et insertion professionnelle des personnes d'origine étrangère en Suisse*, Neuchâtel: OFS, 71-109.
- PIGUET Étienne, 2005: *L'immigration en Suisse depuis 1948, Une analyse des flux migratoires*, Zürich: Seismo.
- PIGUET Étienne et BESSON Roger, 2005: «L'emploi indépendant des personnes d'origine étrangère». In HAUG Werner et WANNER Philippe (dir.), *Migrants et marché du travail – Compétences et insertion professionnelle des personnes d'origine étrangère en Suisse*, Neuchâtel: OFS, 111-147.
- PIGUET Étienne, 1994: «L'immigration et ses espaces – Géographie des populations d'origine étrangère à Lausanne», *Geographica Helvetica* 1994-2, 63-71.
- RABASH Jon, STEELE Fiona, BROWNE William et al., 2005: *A User's Guide to MLWin*, Center for Multilevel Modelling, University of Bristol.
- Rérat Patrick, Söderström Ola, Besson Roger et Pigué Étienne, 2008: «Une gentrification émergente et diversifiée: le cas des villes suisses», *Espaces et sociétés* 132-133, 39-56.
- RECANO-VALVERDE Joaquin, 2006: *The internal migration of foreigners in Spain*, 2006 European Population conference - Liverpool, June 2006.
- SCHULER Martin, DESSEMONTET Pierre et JOYE Dominique, 2005: *Les niveaux géographiques de la Suisse*, Neuchâtel: OFS.
- SJAASTAD Larry A., 1962: "The Costs and Returns of Human Migration", *The Journal of Political Economy* 70 (5), 80-93.
- UN, 2001: *Replacement Migration. Is it a Solution to Declining and Ageing Population?*. New York: United Nations.
- WANNER Philippe, 2004: *Migration et intégration, Population étrangères en Suisse*, Neuchâtel: OFS.
- WANNER Philippe et al., (en cours): *La démographie des étrangers en Suisse* (sous presse).
- ZARIN-NEJADAN Milad et MURIER Thierry, 2000: *Analyse des mouvements migratoires internes des étrangers en suisse 1981-1995*, Démos, Bulletin d'information démographique N.3/2000, Neuchâtel: OFS.

ABSTRACT

Swiss cities' demography is increasingly dependent on the continuing inflow of international immigrants. This article investigates whether this demographic bonus is long-lasting in analysing the internal mobility of foreigners during the period 1982-2004. Results indicate that different socioeconomic groups behave differently towards the urban advantage of Swiss regions. High skilled immigrants are characterized by a recent urban de-concentration tendency similarly to the Swiss population since 1970. With a continuing increase in the mean educational level of immigrants, the demographic bonus for city-centres may become more and more temporary.

Keywords: Internal migration, foreigners, urban region, multilevel analysis, Switzerland.

ZUSAMMENFASSUNG

Die demographische Entwicklung der Schweizer Städte hängt immer mehr von der Internationalen Einwanderung ab. Um die Langhaltigkeit dieses Bevölkerungswachstum zu untersuchen, analysieren wir die interne Migration der Ausländer zwischen 1982 und 2004. Die Ergebnisse zeigen, dass die verschiedenen sozioökonomischen Gruppen unterschiedlich auf die Attraktivität der urbanen Regionen reagieren. Ähnlich wie die Schweizer seit 1970, haben die hochqualifizierten Ausländer Tendenz in die umliegenden Gebiete auszuwandern. Da das durchschnittliche Bildungsniveau der Immigranten stetig wächst, könnte der demographische Zuschub durch die internationale Migration für die Städte immer mehr als temporär betrachtet werden.

Stichwörter: Interne Migration, Ausländer, städtische Regionen, Mehrebenenanalyse, Schweiz.

MISE EN TOURISME ET PRODUCTION PATRIMONIALE AU MONTÉNÉGR0 : KOTOR ET SA « LABÉLISATION UNESCO »

PATRICK NAEF

Institut des sciences de l'environnement, Université de Genève

patrick.naef@unige.ch

RÉSUMÉ

Dans le texte suivant, je mettrai en évidence certaines articulations entre local et global en présentant le cas de Kotor (Monténégro) où le tourisme est érigé en facteur clé du développement économique de la ville et de sa région. Je porterai mon regard sur le processus de labellisation du site à travers son inscription à l'UNESCO, ainsi que sur ses conséquences en termes de stratégies touristiques et de dynamiques urbaines. De plus, ce site a la particularité de se trouver dans une région, maintenant un État indépendant, qui a subi un embargo de dix ans et donc un isolement plus ou moins complet de la scène globale. Comme je le démontrerai en conclusion, sa rapide (ré)intégration s'accompagne de nombreux impacts sur l'organisation du lieu, à savoir un processus de gentrification et de muséification du centre historique de Kotor.

Mots clés : *Monténégro, UNESCO, tourisme, gentrification, muséification.*

UN PAYS EN TRANSITION

À moins d'une cinquantaine de kilomètres de la frontière croate, la mer Adriatique s'introduit dans les Alpes Dinariques pour donner naissance aux bouches de Kotor. Cette baie – qualifiée de fjord méditerranéen et considérée comme unique – est située dans un État qui à l'aube du XXI^e siècle connaît de profonds changements. Premièrement du fait de sa récente indépendance et deuxièmement du point de vue

de son industrie touristique. Le pays connaît en effet une phase de développement intense après une longue crise vécue lors du conflit des années 1990, qui a vu la plupart des touristes étrangers désertir cette destination. Depuis le début des années 2000, des visiteurs issus de toute l'Europe et même d'Amérique du Nord reviennent en relativement grand nombre visiter les quelques sites d'importance du pays. Finalement, certaines régions liées au tourisme ont subi ce que certains considèrent comme un véritable « boom de l'investissement ». Des investisseurs, locaux et étrangers, ont en effet profité des prix encore avantageux il y a quelques années et surtout en constante augmentation pour acheter des terrains et construire souvent dans un objectif de pure spéculation. Ceci est d'autant plus observable dans le contexte de la baie de Risan et du site de Kotor, valorisé depuis 1979 par son inscription au patrimoine de l'UNESCO.

LES BOUCHES DE KOTOR OU LA BOKA : PÉRIMÈTRE INSCRIT AU PATRIMOINE DE L'UNESCO

Le périmètre classé au patrimoine mondial de l'UNESCO comprend la ville de Kotor et l'ensemble de la baie de Risan, incluant une trentaine de localités établies en bord de mer et dans les terres. La principale est la ville de Kotor, située à l'extrémité la plus profonde du golfe où le mont Lovcen et la mer entourent la cité. Le centre historique de la ville entouré par d'imposantes murailles (photo 1) constitue l'attrait principal du site. Les autres localités d'importance sont les villages de Risan, Prcanj et Perast, situés eux aussi en bord de mer. L'ensemble du site inscrit au patrimoine de l'UNESCO se trouve sous la seule juridiction de la municipalité de Kotor et, selon son secrétaire pour l'urbanisme, Petar Zivkovic⁷², « dans le périmètre de la municipalité, on trouve plus de 40 % de l'héritage culturel du Monténégro en terme de bâti : des églises, des vieilles villes, des ruines sous la mer, ou encore des mosaïques. Tous ces éléments se trouvent donc sous notre protection. Il faut en être conscient et cela implique une grosse responsabilité ». Cependant, pour d'autres comme Katarina Nolic⁷³, une architecte très impliquée dans la conservation du site, le fait que l'ensemble du périmètre classé se trouve seulement soumis à la compétence d'une municipalité pose déjà un problème : « Étant très indépendante, la municipalité peut décider de tout. »

⁷² Entretien réalisé à Kotor le 26 septembre 2006. Cet article fait suite à un travail de terrain de trois mois réalisé durant l'été 2006.

⁷³ Entretien réalisé à Podgorica le 31 août 2006.

Photo 1 : L'entrée de la vieille ville à la veille du carnaval (P. NAEF, 2006)



Le site a été inscrit sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO sur la base de certains critères bien définis, liés entre autres au caractère authentique et unique de son urbanisme ou encore à son influence considérable exercée sur la région. Durant l'embargo, si le site a totalement été coupé des instances de l'UNESCO et de la plupart des innovations techniques en termes de rénovation du bâti, cela n'a pas pour autant signifié qu'il n'y ait pas eu de travaux dans ce domaine. Les experts de l'UNESCO, qui n'ont reçu aucune information sur le site pendant 10 ans, auraient même été, lors de leur première visite en 2003, plutôt surpris en bien par le travail effectué durant cette période. C'est pourquoi la décision a été prise de retirer Kotor de la liste des sites en « danger ». Les mêmes experts ont cependant souligné que le site était sous la menace d'une « *urbanisation sauvage* » observable d'ailleurs sur l'ensemble de la côte monténégrine. La région de Kotor, comme le reste du pays, a en effet vu son niveau de vie baisser fortement durant l'embargo et une habitante m'a confié qu'elle ne gagnait pas plus de l'équivalent de 10 euros par mois à cette époque. Cette situation a entraîné le développement de systèmes informels et mafieux encore bien présents à l'heure actuelle. Le secteur touristique n'échappe pas à ce phénomène, comme l'illustrent ces propos du directeur de l'Office du tourisme de Kotor, Zoran Zivkovic⁷⁴ : « *On a un gros problème avec les habitants qui ont une très mauvaise culture touristique. La situation est sauvage. [...] Personnellement, je ne sais pas vraiment ce que l'on peut attendre du tourisme avec eux. Le problème, c'est que pendant l'embargo, un grand marché noir s'est développé. Ces pratiques illégales, qui avaient peut-être du sens pendant l'embargo, continuent à l'heure actuelle. On persiste dans les mauvaises habitudes et on peut observer à Kotor, comme dans le*

⁷⁴ Entretien réalisé à Kotor le 23 août 2006.

reste du pays, la continuation d'un capitalisme mafieux qui s'est développé pendant l'embargo. Par exemple, des trafiquants de cigarettes qui se sont enrichis pendant la guerre et qui investissent maintenant dans l'immobilier ou l'hôtellerie.» Dans un tel contexte, le boom des investissements observable dans le pays, et plus spécialement sur la côte, n'est que très peu contrôlé et l'on assiste à un développement urbain sauvage qui menace le site de Kotor. Ce processus est décrit en ces termes par KARAJOVIC dans un rapport sur le développement spatial de la ville (2005, p. 3) : *«Some reconstructions were not successfully done so they have lost characteristics of the time they were created in ; some buildings and areas were not used in an appropriate way. New illegal or inappropriate buildings (especially seasonal and holiday house) were built near very nice and old settlements.»* Les experts de l'UNESCO lors de leur dernière visite sur le site (2003, p. 7) ont donc mis en garde les autorités concernées sur les dangers que représente une telle forme de développement urbain, mettant en évidence les difficultés que connaissent les autorités pour appliquer la loi : *«Cet état des choses est aggravé par la non-observation des modalités du plan spatial (ou des conditions imposées pour les permis de construction individuels) par des promoteurs indisciplinés et souvent sans scrupule.»*

CADRE THÉORIQUE

Pour une bonne compréhension des lignes qui vont suivre, il convient en premier lieu de revenir sur quelques concepts centraux à cette étude : la *patrimonialisation* (*heritagisation*), la *gentrification* et la *muséification* (ou *muséalisation*). La *patrimonialisation* est guidée par un ensemble de valeurs liées à un contexte sociétal, mais peut aussi être façonnée à un niveau global avec, par exemple, la notion de patrimoine mondial et universel de l'UNESCO. De plus, on peut parler d'économie du patrimoine, en considérant que sa valorisation et sa marchandisation ont des implications essentielles en termes d'aménagement et de développement d'un territoire. Dans le cadre de cette étude portant sur un site inscrit au patrimoine de l'UNESCO, une attention particulière sera accordée aux dynamiques endogènes et exogènes – UNESCO, touristes, investisseurs – qui m'amèneront à considérer le concept de patrimonialisation en le situant dans une perspective globale, et ce en interrogeant l'affirmation d'ASHWORTH (2007, p. 186) qui soutient que : *«[Heritagisation] is itself part of the very globalisation it is being recruited to oppose. Heritage places are created by global investment and development corporations, global designers and local politicians and planners inspired by global ideas and exemplars : all are reacting to global demands.»* De plus, un processus de *gentrification* – correspondant à l'appropriation sociale et économique d'une zone par des classes aisées, augmentant les valeurs immobilières et déplaçant les habitants plus démunis en périphérie (SMITH, 1988) – peut accompagner la patrimonialisation d'un site, et ce d'autant plus quand ce dernier est inscrit au patrimoine de l'UNESCO. Dans ce contexte, la *gentrification* est décrite par PHARÈS et YANG (2002, p. 9) dans les cahiers du patrimoine de l'UNESCO en ces termes : *«Certains quartiers subissent un processus de gentrification, se vidant de leur population initiale et devenant des vitrines touristiques ou des musées urbains dépourvus de services de proximité, d'activités commerciales ou artisanales.»* On peut donc en partie voir ce processus de *muséification* comme une conséquence de celui de *gentrification*, amenant des centres historiques à se transformer en ce qu'ASHWORTH, TURNBRIDGE et GRAHAM (2000) qualifient de *Tourist historic*

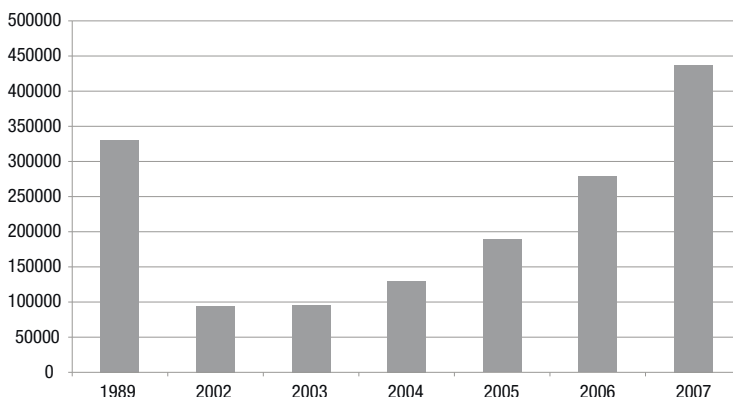
cities, marquées par un processus de conservation et de mise en valeur, mais aussi par des changements fonctionnels, qui peuvent mener à l'apparition de centres démunis des services de base et exclusivement tournés vers le tourisme. C'est donc ces notions de *patrimonialisation*, de *gentrification*, de *muséification* que je propose d'explorer dans le contexte de Kotor en commençant par présenter le cadre général de l'étude de cas, le processus de labellisation lié à l'UNESCO et les stratégies des promoteurs touristiques qui en découlent pour finalement porter mon regard sur les conséquences qu'induit une telle patrimonialisation.

UNE RÉGION TOURNÉE VERS L'OUEST

Le 21 mai 2006, les électeurs monténégrins se sont prononcés par 55,4 % de voix pour que le Monténégro devienne un État indépendant. Nombreux sont ceux qui ont insisté sur l'impact psychologique que cela avait sur le tourisme, le pays se démarquant ainsi d'une image de guerre liée à la Serbie. Selon l'avis de beaucoup, le Monténégro a longtemps souffert de la mauvaise réputation du pays voisin. Ainsi, pour Zoran Zivkovic « *en se séparant de la Serbie, on s'est surtout démarqué de l'image négative de la guerre qui était associée à ce pays. Si l'on s'était séparé plus tôt, je pense qu'on serait dans une bien meilleure situation à l'heure actuelle. Comme la Croatie qui développait son tourisme alors que nous étions encore sous embargo* ». En effet, si le Monténégro n'a quasiment pas été touché de manière directe par le conflit qui a embrasé les Balkans durant les années 1990, le pays a vu environ 25 000 réfugiés débarquer sur ses terres et a surtout subi les sanctions de la communauté internationale au même titre que la Serbie à laquelle le pays était rattaché. Cet embargo était bien sûr de nature économique, mais il a aussi été un frein à l'information et au développement technique, lié par exemple aux pratiques de rénovation. Les Monténégrins et les Serbes ont vécu quasiment en vase clos pendant une dizaine d'années, et dans le contexte du site de Kotor, les relations entre les autorités locales et les instances de l'UNESCO ont totalement été stoppées. C'est seulement en 2002 que le contact a été renouvelé après une session du comité du patrimoine mondial de l'UNESCO (2002, p. 15), qui est arrivé à cette constatation : « *Après de longues années sans présentation de rapport, une analyse complète de l'état de conservation du site est nécessaire. La progression des efforts de redressement après le tremblement de terre de 1979 où près de 70 % des monuments ont été détruits reste assez vague.* »

Avant l'indépendance, la plus grande part de l'économie de Serbie-Monténégro était située en Serbie. Actuellement, mis à part une usine d'aluminium aux alentours de la capitale et une production alimentaire uniquement destinée au marché local, le tourisme représente la seule industrie majeure de ce nouveau pays avec 25 % de part du PIB⁷⁵. Les instances gouvernementales monténégrines ont donc rapidement considéré ce secteur comme un élément clé pour le développement économique du pays. Dans ce contexte, la fin de l'embargo s'est accompagnée d'un retour des touristes étrangers, dans un premier temps issus des pays proches, puis d'Europe occidentale. Cette phase de transition a vu une baisse du tourisme local et un retour progressif du tourisme étranger (graphique 1).

⁷⁵ Montenegro tourism development strategy to 2020, Montenegro Minister of Tourism and environment (2008, p. 2). <http://www.gov.me/files/1235989893.PDF> (10 mars 2010).

Graphique 1 : Nombre de touristes étrangers au Monténégro : 1989, 2002-2007

Source : Montenegro tourism development strategy to 2020, 2008, p. 17

La volonté d'attirer les touristes occidentaux représente un des enjeux principaux de la politique touristique du Monténégro, volonté d'autant plus marquée dans la région de Kotor que dans le reste du pays. Ceci est d'ailleurs inscrit de manière explicite dans le plan directeur⁷⁶ lié à la promotion touristique de la région : « *With its product qualities, the site can only attract small numbers at present from Western Europe.* » De plus, le site de Kotor comprendrait à lui seul environ deux tiers de tout l'héritage culturel du pays et il existe ainsi une volonté affirmée de développer un type spécifique de tourisme dans la région. Celui-ci, qualifié par les professionnels du secteur touristique de « tourisme culturel », est souvent assimilé à une forme de tourisme « d'élite », considéré comme plus « durable » que le tourisme de masse. Ce tourisme de qualité inclurait des touristes qui seraient non seulement plus respectueux du patrimoine mais aussi prêts à dépenser davantage et donc particulièrement intéressants pour le développement économique de la région. Cette volonté de se démarquer du reste du paysage touristique du pays est partagée par les professionnels du tourisme (guides, employés des organisations touristiques ou encore collaborateurs au ministère du Tourisme), qui voient généralement dans le développement du tourisme culturel des bénéfices économiques, et par ceux de la conservation qui y voient des bénéfices en matière de conservation du patrimoine. Ce processus de spécialisation, lié à la volonté d'attirer un type précis de tourisme sur le site, est d'autant plus marqué que la région en question est reconnue par l'UNESCO comme patrimoine mondial. Suivant cette logique, il semble que cette inscription soit aussi instrumentalisée, non seulement dans des objectifs de conservation en cherchant à sensibiliser la population locale aux valeurs de leur héritage, mais aussi dans une optique de promotion touristique en utilisant cette inscription au même titre qu'une appellation ou un label de qualité. L'appellation « UNESCO » serait de cette manière utilisée par les professionnels du tourisme comme une garantie pour justifier un « produit » touristique profondément orienté vers le « culturel ». Finalement, Kotor se

⁷⁶ Touristic Masterplan for Montenegro : executive summary, DEG (2001, p. 13).

profile comme un des hauts lieux touristiques du pays, et même du Sud-Est de l'Europe, augmentant ainsi son attrait autant pour les touristes que pour les investisseurs. Suivant ces observations, le patrimoine devrait donc être compris non seulement comme un ensemble de valeurs à protéger mais aussi comme un « produit » destiné à la consommation touristique.

KOTOR : UN PRODUIT CERTIFIÉ « UNESCO »

Si l'objectif principal (ou avéré) de l'inscription du site est la conservation, il est difficile de présenter concrètement l'impact que cette inscription a réellement de ce point de vue. Le rapport qui fait suite à la mission qu'ont effectuée conjointement l'UNESCO et l'ICOMOS⁷⁷ n'est d'ailleurs pas très positif (2003, p. 4) : *« La protection et la conservation du paysage semblent jouer un rôle relativement insignifiant à Boka Kotorska, tant du point de vue institutionnel que du point de vue de la conscience de la population. »* Pour les experts de l'UNESCO, ainsi que pour tous les acteurs liés à la conservation que j'ai rencontrés, le fait que la population locale n'ait pas conscience des valeurs de son héritage culturel constituerait un facteur déterminant menant au développement de constructions anarchiques, voire à la destruction du patrimoine bâti. Dans cette optique, l'UNESCO a amené une aide en matière d'équipement et de formation et a surtout envoyé des experts et émis des recommandations en vue de sensibiliser la population locale aux valeurs de son patrimoine.

Il semble en tous les cas que cette inscription au patrimoine de l'UNESCO joue un rôle de plus-value non négligeable dans le « marketing urbain » de ce site, et ce d'autant plus dans sa dimension culturelle. Cette notion de « marketing urbain » (MONTEIL, 2007), qui peut être apparentée à celle de *branding*, est liée à la valorisation et à la promotion des villes à travers l'application de techniques propres au marketing. Suivant cette optique, le fait que le site soit classé est régulièrement mis en évidence. Cette citation de Zoran Zivkovic témoigne de l'importance de l'inscription du site au patrimoine de l'UNESCO : *« C'est très important pour le tourisme à Kotor. Les gens de l'extérieur entendent plus facilement parler de l'endroit. C'est une sorte de publicité, de label. »* La mention de l'inscription du site est citée avant toute chose dans les discours des guides et le symbole de l'UNESCO est souvent mis en évidence dans la signalétique ou la promotion. Dans ce sens, l'inscription au patrimoine de l'UNESCO semble être utilisée par certains au même titre qu'une appellation, qu'un label de qualité, alors que le site en lui-même est souvent assimilé à un « produit », comme l'illustre cette affirmation d'Alma Henic Strahina⁷⁸, employée à l'organisation nationale du tourisme : *« Nous nous efforçons de faire de Kotor un produit unique. »* Suivant cette logique de distinction, le périmètre protégé serait donc présenté comme un « produit » profondément culturel, ceci étant garanti

⁷⁷ L'ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) est un organe consultatif de l'UNESCO qui intervient sur des questions qui ont trait au patrimoine culturel mondial. En tant qu'organisation non gouvernementale, l'ICOMOS peut identifier les monuments en péril en dehors de toutes considérations politiques. Cette organisation œuvre en quelque sorte comme un « avocat » de la conservation des sites.

⁷⁸ Entretien réalisé à Podgorica le 1^{er} septembre 2006.

par le «label UNESCO». Au niveau de la littérature, cette vision du patrimoine en termes de production-consommation est mise en évidence par BÉGHAIN (1998, p. 38): «*On ne peut bien sûr pas ignorer le fait que tourisme et patrimoine ont partie liée ; au même titre que nos plages ou nos montagnes, nos monuments et nos musées sont devenus un produit touristique. [...]*» PHARÈS, dans un article tiré d'une publication de l'UNESCO (2002, p. 91), rejoint aussi cette idée de labellisation des sites classés au patrimoine mondial: «*L'observation le montre : l'inscription d'un site sur la Liste du patrimoine mondial entraîne, à plus ou moins brève échéance, un accroissement significatif de l'activité touristique, le statut de patrimoine mondial étant devenu un "label qualité" valorisé par l'industrie du tourisme ou par les autorités locales comme un outil de développement touristique.*» Il semble donc que, dans notre contexte, «Kotor and Risan Bay» peut être digne de la confiance des visiteurs, étant «labellisé» UNESCO.

On peut aussi noter que sur les trois routes principales qui mènent à la baie de Kotor sont installés des panneaux de plusieurs mètres carrés (photo 2) mentionnant le nom du site et son statut de patrimoine culturel et naturel. De plus, l'utilisation constante qui est faite du logo UNESCO, que ce soit dans le matériel de promotion touristique, sur Internet ou encore dans la signalétique, rejoint cette logique qui tend à détourner l'inscription à l'UNESCO de son sens premier (lié à la conservation) pour devenir une sorte de marque de fabrique. PANTZOU a déjà mené des travaux sur l'utilisation de ce logo à Kotor, se concentrant plus particulièrement sur les médias imprimés et Internet (2006, p. 3): «*Kotor is a major heritage attraction for the Montenegrin state and UNESCO's logo is widely used for marketing, tourist and political purposes. [...] Moreover, the emblem of World Heritage appears on every tourist brochure, card, sign, on official municipal or government website. [...]*» LENNON dans un des cahiers du patrimoine (2002, p. 121) insiste d'ailleurs sur l'importance de l'utilisation du logo UNESCO pour un site: «*The use of the World Heritage logo as an awareness device and marketing brand is also to be encouraged in promoting the inscribed cultural landscape.*»

Photo 2 : Sur la route de Kotor... (P. NAEF, 2006)



Comme l'a noté PANTZOU (2006), il est très rare de tomber sur un prospectus ou encore une affiche de festivité sans que ces derniers ne soient estampillés du logo de l'UNESCO. Les plans de la ville, les programmes culturels et la plupart des brochures touristiques sont marqués, si ce n'est du logo, en tout cas de la mention UNESCO. D'ailleurs, cet objet globalisant qu'est le logo UNESCO fait aussi partie des recommandations de l'ICOMOS (1993, p. 51), dans la mesure où il devrait toujours accompagner un autre logo spécialement conçu pour chaque site inscrit : «*All-designed and strategically placed signs serve an important role in any site's overall interpretative program. If at all possible, a readily comprehensible logo unique to the site should be developed for use in conjunction with the world Heritage logo. It should be used on all signs, maps, printed materials related to the site.*» PEDERSEN (2002, p. 17) voit quant à lui dans le logo de l'UNESCO un emblème comportant : «*a fund raising potential that can be used for increasing the marketing value of products with which it is associated.*» Cette dernière remarque me semble bien illustrer cette logique consommatrice où le logo de l'UNESCO est mis en lien avec des éléments vus comme des «produits». Finalement, STOCK (2006, p. 13) note que seulement très peu de villes européennes sont exemptes d'une construction de leur image et d'une labellisation à travers le slogan «patrimoine culturel». Se référant à MACCANNELL (1976), il ajoute que «*this labelling raises the issue of a landmark that is worth visiting and fits in MacCannell's theory of a marker for a "thing" becoming a tourist attraction*».

UN PRODUIT DE QUALITÉ POUR UNE CLIENTÈLE D'ÉLITE

Le site de Kotor a été considéré précédemment sous l'angle de son inscription à l'UNESCO et de sa mise en tourisme, en d'autres mots sous celui de sa «production». Il serait maintenant intéressant de se pencher plus précisément sur le type de tourisme vu comme «approprié» pour un tel site, donc sur les consommateurs qui seront ciblés par un tel «produit». *The Touristic Masterplan for Montenegro* est le document officiel qui doit orienter les actions en matière de tourisme pour les quinze années à venir. Celui-ci a été publié en 2001 par le gouvernement monténégrin en partenariat avec un groupe de consultation allemand, nommé DEG⁷⁹, afin d'améliorer les prestations touristiques de la région. Des objectifs précis ont donc été établis visant entre autres le développement de types de tourisme spécifiques (tourisme balnéaire, écotourisme, tourisme culturel, etc.) suivant les caractéristiques des différentes destinations du pays. Cette stratégie est décrite par PRENTICE dans l'introduction de son ouvrage (1993, p. 4) : «*A "place-product" can be sold in more than one tourism market, emphasizing different aspects of a place to different groups or segments of tourists.*» ASCHER (1984, p. 85) confirme les propos de Prentice en affirmant que, pour une planification intégrée, il convient «*de choisir précisément les types de tourisme les plus adaptés aux caractéristiques générales de l'endroit*». Dans le contexte du Monténégro, cette spécialisation peut se résumer dans les grandes lignes par cet extrait du master-plan publié en 2001 : «*Diversification will continue*

⁷⁹ Deutsche Investitions und Entwicklungsgesellschaft: une société de développement et d'investissement allemande mandatée pour la réalisation de plans stratégiques pour le tourisme au Monténégro et en Croatie.

*in scale of management and through specialization. This is bound up with the basic qualities of the regions (e.g. Boka Kotorska = high quality). [...]*⁸⁰ D'autres sites comme par exemple la ville d'Ulcinje seraient destinés au tourisme familial, alors que dans les bouches de Kotor, reconnues par ce plan stratégique comme l'une des principales destinations touristiques de la côte, c'est la « qualité » qui doit constituer une priorité. Dans cette optique, le tourisme de qualité s'oppose au tourisme de masse, et est caractérisé par le statut socioéconomique des touristes qui seraient par exemple plus éduqués et prêts à dépenser plus. Ainsi à travers ce plan stratégique, les instances liées au secteur touristique prônent le développement du tourisme culturel en opposition à un tourisme balnéaire, justifiant cette volonté par « *the rich history, heritage and numerous traditional customs and festivities [...]* ».⁸¹ L'autre point central de ce document est la volonté d'attirer des touristes occidentaux, vus comme plus bénéfiques pour l'industrie touristique que le tourisme local et celui du marché d'Europe orientale. Cette volonté est d'ailleurs confirmée par les propos de Dragana Vukadinovic⁸², collaboratrice à l'Organisation du tourisme de Kotor : « *On essaye d'attirer le tourisme d'Europe, principalement d'Europe de l'Ouest. Le tourisme local est nettement moins intéressant [...] Cette année, en chiffres absolus, le nombre de touristes n'a pas augmenté, mais on a eu une augmentation des touristes européens et une baisse des touristes locaux.* » Suivant cette optique, un master-plan régional spécialement centré sur la région des bouches de Kotor a été mis sur pied. Le site est ainsi destiné au tourisme culturel et défini comme une « *zone d'élite* ». Dans ce sens, le tourisme de qualité est explicitement mis en lien avec le tourisme occidental et toujours sur la base du master-plan, le développement d'éléments comme des bars à vins, des casinos ou encore des galeries sont prônés dans la région de Kotor. La description spécifique à la ville de Kotor est liée à des standards d'autant plus élevés : « *Ambiance : royal seat. Health resort of urban upper class, culture, [...] theatre, concerts, gastronomy, [...]* ».⁸³ Concrètement, selon Rade Radkovic⁸⁴, professeur à la Faculté de tourisme de Bar, cela signifie « *développer des Palate [anciennes demeures réhabilitées], des petits hôtels de qualité et éviter la construction de gros complexes dans la zone protégée* ». Il ajoute que « *pour préserver la culture, il est absolument indispensable de se baser sur un tourisme d'élite* ». Le lien entre conservation et tourisme « culturel » ou tourisme « d'élite » est aussi observable dans les propos de Milena Filipovic⁸⁵, consultante au ministère de la Culture : « *Il y a encore une tendance chez certains professionnels de la branche touristique à s'orienter vers le tourisme de masse, mais pour protéger la culture et la nature il est indispensable de se tourner vers le tourisme culturel.* » Il semble donc pertinent d'isoler ces deux objectifs du master-plan que sont la volonté d'attirer des touristes occidentaux et celle de promouvoir une forme de tourisme culturel associée à des prestations de qualité. Toujours est-il que, si le développement du tourisme culturel dans la région est justifié par des objectifs de conservation, certains comme

⁸⁰ Touristic Masterplan for Montenegro : executive summary, DEG (2001, p. 3).

⁸¹ Touristic Masterplan for Montenegro : executive summary, DEG (2001, p. 6).

⁸² Entretien réalisé à Kotor le 23 août 2006.

⁸³ Touristic Masterplan for Montenegro : executive summary, DEG (2001, p. 16).

⁸⁴ Entretien réalisé à Budva le 27 juillet 2006.

⁸⁵ Entretien réalisé à Podgorica le 1^{er} septembre 2006.

Kirsi Hyvärinen⁸⁶, collaboratrice à l'organisation nationale du tourisme, ne cachent pas les intérêts basés sur le profit potentiel que peut représenter une telle activité : «*Si le tourisme culturel s'inscrit dans une logique de développement durable, il y a bien sûr aussi un fond économique. Pour augmenter le niveau de vie, on ne peut pas uniquement se baser sur le tourisme de masse. Je pense donc que les critères économiques et les critères liés au développement durable sont à mettre sur un pied d'égalité.*» De plus, selon Rade Radkovic, le développement de ce type de tourisme plus approprié pour Kotor passe par : «*l'augmentation des prix des services touristiques dans Kotor et ses environs et par la conception de prix plus "familiaux" dans d'autres destinations plus "populaires" comme Budva, Bar ou encore Ulcinj.*»

KOTOR « TOURISTIFIÉE »

Kotor se profile donc à l'heure actuelle comme l'une des destinations les plus chères du pays et les prix des services touristiques sont fortement majorés. De plus, selon Sasha Karajovic⁸⁷, à l'époque planificateur en chef pour Montecep⁸⁸, le prix du mètre carré aurait doublé, voire même triplé, dans le centre historique entre 2004 et 2006. Selon un article publié dans *Danass*⁸⁹, Il aurait même quintuplé pour atteindre 5 000 euros le mètre carré en 2006. Le lien entre ce phénomène et le boom du tourisme est à nuancer car cette montée des prix fonciers fait partie d'un contexte général, lié à l'arrivée de nouveaux investisseurs profitant de la période postembargo et de l'ouverture des marchés comme le souligne Sasha Karajovic : «*À l'époque [de l'embargo], l'intérêt se portait exclusivement sur la construction à titre privé. J'entends par-là la construction pour soi, pour vivre. Mais depuis 2-3 ans on assiste à une montée de la pression surtout pour la construction d'appartements de vacances ou d'appartements destinés directement à la vente. Par contre, il n'y a aucun intérêt pour les constructions liées directement au tourisme, comme des hôtels. Dû à l'augmentation des investissements, et surtout à l'apparition sur le marché d'investisseurs étrangers, principalement des Russes, des Irlandais ou encore des Anglais, le prix de la terre monte très vite.*» D'après Petar Zivkovic, «*les investissements privés ont représenté 77 millions d'euros en 2005*» et suivant des propos plus actuels du ministre pour l'Environnement et l'Aménagement du territoire, Braninmr Gvozdenovic, les investissements directs étrangers durant les 9 premiers mois de l'année 2009 ont vu une augmentation de 69,3 % par rapport à l'année 2008. Dans le contexte de l'industrie touristique, il ajoute que «*Montenegro is still one of the fastest growing tourist destinations in the world*»⁹⁰. Finalement, toujours selon le secrétaire pour l'urbanisme, Petar Zivkovic, on recenserait à l'heure actuelle plus de 40 agences immobilières (photo 3) rien que dans le périmètre classé. D'après lui, cette hausse est en grande

⁸⁶ Entretien réalisé à Podgorica le 1^{er} septembre 2006.

⁸⁷ Entretien réalisé à Kotor le 13 septembre 2006.

⁸⁸ Montecep est une filiale d'une compagnie serbe nommée *CEP* et basée à Belgrade. Depuis 20 ans, *CEP* produit des documents qui servent de base pour les projets urbains des différentes municipalités du pays. La filiale basée à Kotor est responsable pour l'ensemble du Monténégro.

⁸⁹ *La jet set à l'assaut du Monténégro*, *Danass*, 5 décembre 2006.

⁹⁰ Dans une lettre d'invitation à l'attention de l'auteur produite par le ministère concernant un stand visant la promotion du pays.

partie due à l'arrivée sur le marché d'étrangers et aux constructions d'appartements et de maisons de vacances qui ont accompagné le boom touristique que connaissait au début du millénaire le Monténégro. En parallèle à cette augmentation des investissements et à la hausse des prix, beaucoup d'habitants ont déserté ces lieux, à la recherche d'infrastructures moins onéreuses et surtout plus modernes, n'étant pas soumises aux normes strictes produites par l'Institut de conservation de Kotor. Un ancien habitant du centre historique de Kotor expliquait par exemple qu'il avait quitté sa demeure, car il ne pouvait installer de double vitrage dans son appartement, en raison des normes émises par l'Institut de conservation. Ces individus ont souvent revendu leurs lieux de résidence à des étrangers qui les utilisent maintenant comme résidences secondaires, essentiellement durant la période estivale.

Photo 3 : Régie immobilière dans le centre historique (P. NAEF, 2006)



Ce processus entraîne selon les experts de l'ICOMOS l'arrivée de nouveaux services transformant les fonctions premières de ces centres et amenant ce que certains qualifient de « muséification » ou de « muséalisation » du lieu. KNAFOU observe le paradoxe des centres urbains européens – ces villes « touristifiées » – qui attirent de plus en plus de visiteurs, mais ne peuvent retenir leurs résidents. Il met en évidence (2007, p. 18) le consensus autour des politiques de patrimonialisation « généralement considérées

comme nobles», en démontrant que ses conséquences sont souvent mal vécues : «*la muséification est alors dénoncée, parfois comme une stratégie délibérée, plus souvent comme un risque ou une tendance.*» Selon lui, finalement, c'est la gentrification, plus que la muséification, qui est en cause, illustrant ses propos par le cas de Paris (2007, p. 19) «*où l'étiquette de muséification, fréquemment mise en avant dans les débats locaux, sert à cacher la gentrification [...]*». Suivant mes observations, il semble que, dans le cas de Kotor, gentrification et muséification soient directement liées. En effet comme il a été écrit plus haut, la hausse des prix pousse les habitants à céder leurs logements à des étrangers qui les utiliseront uniquement durant la période estivale au risque de transformer le centre de Kotor en «ville-musée», voire en «ville morte», le reste de l'année comme l'affirme Illia Lalosevic⁹¹, l'ancien directeur de l'Institut pour la conservation de Kotor : «*Le rachat d'habitations par des étrangers, par exemple dans la vieille ville de Kotor, peut avoir des effets positifs sur le site, comme le mettre en valeur, augmenter son importance au niveau international. Mais d'un autre côté il tue la ville. Je me suis rendu dernièrement à La Valette, à Malte, et je me suis rendu compte que vers 8-9 h du soir seules 5 ou 10 % des habitations étaient éclairées, alors que c'est l'heure où les gens devraient être chez eux. Il me semble que Kotor, jour après jour, appartement après appartement, prend la même destinée. C'est le même phénomène à Venise où les rues importantes sont mortes.*» Ainsi, entre ces dynamiques externes illustrées par ces investisseurs étrangers ou encore des organisations supranationales comme l'UNESCO et d'autres forces internes liées à la population locale, différents usages de ce patrimoine entrent en conflit. Ceci amène ASHWORTH *et al.* (2000, p. 238) à poser «*the simple proposition that local inhabitants value heritage differently from outsiders means that fundamental distinctions exist between global and local claim on the past*».

CONCLUSION : USAGE LOCAL ET REVENDICATION GLOBALE

La notion de patrimoine commun propre à la définition de l'UNESCO est liée comme l'avance ASHWORTH *et al.* (2000, p. 236) à des concepts «*of human equality, common destiny, [...], and the consequent imperative of peaceful coexistence.*» Il existe ainsi un besoin de considérer le patrimoine mondial comme une propriété commune à tous, amenant ce que les auteurs considèrent comme une revendication globale du patrimoine, guidée par des forces externes et supranationales à l'image de l'UNESCO. Des codes de pratiques, des recommandations et des conventions sont mis sur pied à une échelle globale afin d'être appliqués dans un contexte local. Cependant, du point de vue de l'usage de ce patrimoine et de la consommation de ce «bien supérieur» que représente Kotor dans le secteur touristique, la notion égalitaire de «bien commun» semble remise en cause par un principe de compétition. ASHWORTH *et al.* (2000, p. 238) affirment d'ailleurs que : «*If heritage is only definable by and in term of inheritor, it is then logically these consumers who are demonstrating the most compelling argument for inheritance.*» Selon eux, la croissance du tourisme international est l'expression la plus forte de l'existence d'un patrimoine commun, dans la mesure où chaque touriste met en avant son droit à y accéder. Toujours est-il que, dans une société marquée par

⁹¹ Entretien réalisé à Kotor le 13 septembre 2006.

des inégalités globales, les usages liés à ce patrimoine commun tendront à être régis par des acteurs en possession de capitaux au détriment d'autres moins puissants, à l'image de la population locale du centre de Kotor qui déserte peu à peu les lieux au profit d'une population plus aisée et majoritairement issue de l'extérieur. Finalement, le piège serait tentant de présenter une dichotomie simpliste entre des forces externes uniformes qui entreraient en conflit avec d'autres locales. En effet, la gestion du site, si elle est guidée par des recommandations de l'UNESCO ou de l'ICOMOS, est le fait d'acteurs locaux, à l'image de l'Institut régional pour la conservation de Kotor, et comme le soulignent ASHWORTH *et al.* (2000, p. 238) : «*In practice world Heritage is not protected by any world government but by sovereign national government, and is managed by the local not the international community.*» De plus, nous l'avons vu, les stratégies de promotion touristique sont à la fois guidées par des acteurs externes, comme le groupe de consultation allemand DEG, et par des acteurs locaux et nationaux, comme le ministère du Tourisme monténégrin ou encore l'organisation touristique de Kotor. Toujours est-il qu'entre ces différentes échelles, le défi visant à concilier les divers usages et revendications liés à ce patrimoine qu'est le centre historique de Kotor semble de taille.

BIBLIOGRAPHIE

- ASCHER François, 1984 : *Tourisme, sociétés transnationales et identités culturelles*, Paris : UNESCO.
- ASHWORTH Gregory, 2007 : « In search of place-identity dividend: using heritage landscapes to create place identity ». In JOHN EYLES *et al.*, *Sense of Place, Health and Quality of Life*, Canada : Ashgate's Geographies of Health series, 185-195.
- ASHWORTH Gregory, TUNBRIDGE John et GRAHAM Brian, 2000 : *A Geography of Heritage : Power, Culture and Economy*, Londres : Arnold Publication.
- BEGHAIN Patrice, 1998 : *Le patrimoine. Culture et lien social*, Paris : Presses de Sciences po.
- ICOMOS, 1993 : *Tourism at world heritage cultural sites. The site manager's handbook*, Madrid : World Tourist Organisation.
- KARAJOVIC Sasha, 2005 : *Balancing of the development in Kotor Municipality (Montenegro) through the planning process*, Kotor : Montecep.
- KNAFOU Rémy, 2007 : « Ceci n'est pas un énième livre sur le tourisme urbain ». In KNAFOU Rémy et DUHAMEL Philippe, *Mondes urbains du tourisme*, Paris : Belin, 9-21.
- MONTEIL Grégory, 2007 : « Stratégies actuelles, jeux et enjeux de l'horizon touristique dans l'espace urbain praguois ». In KNAFOU Rémy et DUHAMEL Philippe, *Mondes urbains du tourisme*, Paris : Belin, 163-175.
- PANTZOU Nota, 2006 : *South Eastern Europe : homogenisation or cultural diversity? Global reflections, local perceptions*, Southampton : Université de Southampton.
- PHARES Jehanne, YANG Minja, 2002 : « La sauvegarde et le développement des villes du patrimoine mondial », *Les cahiers du patrimoine mondial*, 9-16.
- PEDERSEN Arthur, 2002 : *Managing tourism at World Heritage Sites. A practical manual for World Heritage site managers*, Paris : UNESCO.
- PRENTICE Richard, 1993 : *Tourism and heritage attractions*, Londres : Routledge.
- SMITH Neil et WILLIAMS Peter, 1988 : *Gentrification of the city*. Boston, Londres : Unwin Hyman.
- STOCK Mathis, 2006 : « European cities : Toward a "recreational turn" ? », *Studies in Culture, Polity and identities*, 1-19.
- UNESCO, 2002 : *Rapport sur l'état des bien inscrits au Patrimoine mondial : 26^e session*, Paris : UNESCO.
- UNESCO, 2003 : *Rapport de la mission conjointe UNESCO-ICOMOS : 27^e session*, Paris : UNESCO.

SUMMARY

In the following text I intend to demonstrate how local and global factors interact by presenting the case of Kotor (Montenegro), where tourism has been made a key element in the economic development of the town and the surrounding area. I shall examine the process of labelling the site through its UNESCO designation and the consequences in terms of tourism-related strategies and urban dynamics. Furthermore, this site has the particularity of being situated in a region that is now an independent State, which has suffered a ten-year embargo and thus an almost total isolation from the global scene. As I shall demonstrate in my conclusion, Kotor's rapid (re)integration has had numerous impacts on the site organisation, namely a process of gentrification and museification of the city's historic centre.

Keywords: Montenegro, UNESCO, tourism, gentrification, museification.

ZUSAMMENFASSUNG

Im folgenden Text werde ich versuchen, bestimmte Verbindungen zwischen Lokalem und Globalem am Beispiel von Kotor (Montenegro) darzustellen, wo der Tourismus zum Kernfaktor der wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt und seiner Umgebung wurde. Ich werde zeigen, wie der Ort nach dessen Eintrag ins Weltkulturerbe der UNESCO zu einem Markenzeichen wurde, und welche Konsequenzen dies auf die Tourismusstrategien und die Städtedynamik hatte. Zudem zeichnet sich dieser Ort durch seine Lage in einer Region aus, die heute ein unabhängiger Staat ist, der aber ein zehnjähriges Embargo hinnehmen musste und mehr oder weniger vollständig von der globalen Szene isoliert war. Abschliessend werde ich beweisen, wie stark seine schnelle (Re)Integration auf die Organisation des Ortes wirkt, nämlich durch einen Prozess der „Gentrification“ und der „Museifizierung“ des historischen Zentrums von Kotor.

Stichwörter: Montenegro, UNESCO, Tourismus, Gentrification, Museifizierung.

« PÉKIN N’A PLUS RIEN À ENVIER AUX VILLES EUROPÉENNES » : DESCRIPTIONS DU MONDE EN MOUVEMENT, VU DE PÉKIN

BÉATRICE FERRARI

Laboratoire Chôros, École polytechnique fédérale de Lausanne

beatrice.ferrari@epfl.ch

RÉSUMÉ

Cet article propose des pistes pour comprendre comment les individus « immobiles » participent à la création et à la circulation des flux. En explorant quelques-unes des formes architecturales et des pratiques urbaines qui contribuent à la mondialité de Pékin, il souligne le rôle actif des individus mais aussi celui du contexte. L’articulation des différentes échelles et la position changeante de la Chine dans le monde contribuent en effet à structurer la nature et la direction des flux.

Mots clés : *Chine, mondialisation, flux, urbanisation, cosmopolitisme.*

INTRODUCTION

« In Beijing, it’s like you’re in motion, you’re moving with the city. » (Interview, Pékin, 2010)

« Capter la ville dans une image, ce serait plutôt en suivre le mouvement », suggère Nicolas BOURRIAUD (2009, p. 113), et nous pourrions sans doute en dire de même du monde. En effet, si les flux sont la métaphore générique de la mondialisation (LARNER et LE HERON, 2002, p. 755), c’est peut-être l’idée de mouvement qui nous permet le mieux d’en saisir les dynamiques. Or le mouvement, c’est aussi ce qui caractérise la Chine contemporaine. D’une société que Mao souhaitait immobiliser dans l’idéal socialiste, le mouvement a émergé, s’est amplifié pour tracer

les contours encore incertains d'un nouveau monde postmaoïste. C'est d'ailleurs le terme de *transition* que l'on rencontre le plus souvent chez ceux qui entreprennent de décrire cette période de réformes qui a commencé il y a un peu plus de trente ans (CHEN et SUN, 2007 ; WU, 2003).

Lorsque l'on observe les villes chinoises, qui sont au cœur des réformes, c'est encore le mouvement que l'on perçoit, car c'est probablement là qu'il est le plus manifeste, ainsi que le décrit ZHANG (2000, p. 96) : « *What is underway here is an immense project of spatializing time and arresting the future. Expressways, railways, bridges, airfields [...] are rapidly being built or installed to speed up circulation of people and things.* » Cependant, ce n'est pas uniquement dans le paysage urbain changeant que le mouvement se matérialise et s'expose, mais c'est aussi dans les pratiques des individus, que ce soit dans l'ascension – ou la chute – sociale, dans les migrations, les voyages, les trajets quotidiens ou encore dans l'imaginaire et les rencontres, à l'instar de ceux qui se familiarisent avec le monde alors qu'ils n'y sont jamais allés. C'est que le monde, aujourd'hui, n'est plus très loin, et il se rencontre aussi dans le quotidien des grandes villes telles que Pékin.

Si le mouvement tisse le lien entre les individus, la ville et le monde, quels sont ses objets, ses directions et ses acteurs ? Quels sont les éléments qui le façonnent ? Dans cet article, nous nous intéressons au mouvement, tel que nous le voyons de Pékin. En puisant dans les recherches que nous avons conduites à Pékin depuis 2005, nous proposons une lecture critique de quelques-unes des formes architecturales et des pratiques urbaines qui contribuent à inscrire la ville et ses habitants dans les dynamiques de la mondialisation.

L'ART D'ÊTRE MONDIAL

Pour comprendre les connexions entre les individus, les villes et le monde, les chercheurs ont privilégié deux perspectives distinctes mais complémentaires. La première est une approche située qui, faisant suite aux travaux de SASSEN (1991, 2001), s'interroge sur *ce qui fait* la mondialité des villes, révélant par exemple le rôle d'acteurs spécifiques (HANNERZ, 1996), l'importance des villes en tant que nœuds dans des réseaux mondiaux (TAYLOR, 2005) ou encore les processus par lesquels elles s'insèrent et négocient les flux mondiaux (YEOH, 2005). La deuxième s'intéresse quant à elle aux réseaux, et analyse la manière dont les objets, les images, les idées et les individus circulent (APPADURAI, 1996 ; KING, 2002). SMITH (2003) relève par exemple la nécessité de prendre en considération les individus mobiles en explorant leurs mouvements à travers les frontières et les réseaux qu'ils tissent à l'échelle du monde, mettant ainsi en évidence la progressive dispersion spatiale des appartenances (HANNERZ, 1996) et les ressources matérielles et immatérielles nécessaires au maintien des réseaux (ROGERS, 2005).

C'est aussi par la circulation que l'on peut observer la manière dont les objets font monde, c'est-à-dire comment ils constituent les (im)matérialités qui créent le sens d'un certain monde partagé. En suivant le parcours de la villa, KING (2005) brosse ainsi un portrait convaincant du parcours des formes urbaines et de la façon dont elles sont réinterprétées. Les objets ne sont en effet pas anodins, mais sont parfois aussi porteurs d'une valeur représentative de la mondialité, structurée par les « *imaginaires du monde* » (LARNER et LE HERON, 2002, p. 760) qui façonnent les

flux et les mouvements. Si l'on pourrait considérer cette réinterprétation du sens des objets comme une forme « *d'empreinte locale de la globalisation* » (CHEN et SUN, 2007, p. 2324), nous préférons y voir une opportunité de prendre au sérieux la participation active des acteurs dans les dynamiques de circulation. C'est ce processus dialectique que COCHRANE et PASSMORE (2001, p. 351) appréhendent par le terme de « *worlding* » qui nous permet de comprendre comment différents acteurs « *negotiate the world around them to insert the city into pre-existing ideas and realities and in turn to influence them* », mais aussi de ne pas considérer la mondialisation comme un phénomène simplement unidirectionnel, qui se passerait « *là dehors* » (AMIN, 2002, p. 385) et sur lequel les acteurs locaux n'auraient pas d'emprise.

Adopter cette perspective ne nous conduit pas simplement à repenser la mondialisation et ses dynamiques, mais aussi à reposer la question de *ce qui fait* la mondialité des villes. En effet, accepter le rôle dynamique des acteurs implique que la mondialité n'est pas seulement fabriquée par ceux qui viennent de l'extérieur, à l'instar des migrants et des élites transnationales (HANNERZ, 1996), mais aussi par ceux qui sont immobiles. Immobiles, mais pas nécessairement immuables, car ils se connectent à l'échelle du monde à travers leurs pratiques et leurs imaginaires, révélant ainsi la nécessité de saisir les complexités et les contradictions des liens que les individus tissent avec le monde (NAGAR *et al.*, 2002). Comprendre ce qui fait monde, donc, se lirait autant dans les objets partagés que dans la capacité des individus à être mondiaux, dans leur compétence à rendre le lointain familier ; en d'autres termes, dans leur « *art of being global* » (CHEN et SUN, 2007).

Cette idée fait écho aux travaux de MASSEY (1994), lorsqu'elle parle d'un « *global sense of place* » qui émerge des multiples relations temporelles et spatiales qui caractérisent les lieux. Pour elle, la relation entre les lieux et le monde ne s'observe pas uniquement à travers les pratiques des individus, mais aussi dans l'articulation particulière des pratiques et des échelles temporelles et spatiales qui y sont présentes. En suivant MASSEY, nous pouvons dépasser la dichotomie qui oppose le local au mondial car celle-ci, pour reprendre les termes d'AMIN (2002, p. 388), « *stems from the scalar ontological separation of place (read as in here and intimate) from space (read as out there and intrusive)* ». Ainsi, la frontière entre l'extérieur et l'intérieur ne disparaît pas mais elle devient, parfois, incertaine : elle se renégocie quotidiennement par les pratiques et les rencontres.

Nous retenons de ce parcours théorique la capacité des individus et des objets à faire monde et c'est avec cette perspective que nous allons explorer quelques-unes des pratiques à travers lesquelles les Pékinois se mondialisent. C'est-à-dire comment ils adoptent, créent, se familiarisent et participent à la circulation des objets, des formes et des usages urbains partagés.

LE MONDE, VU DE PÉKIN

Il est difficile de penser la manière dont les individus construisent leur être au monde sans apprécier le contexte dans lequel ils manœuvrent. Celui-ci s'articule à toutes les échelles et, si le cadre national n'est plus la seule référence, il conserve pourtant un rôle important, structurant les appartenances : « *individuals find their proper niche in the world order as subjects of national (and nationally diasporic) public cultures* » (ROFEL, 2007, p. 21). Ceci est d'autant plus important que la Chine

cultive une identité forte. Ainsi, lorsqu'on parle de la Chine, on est souvent appelé à se justifier ; non pas de s'y intéresser, mais plutôt d'y voir un fragment comme un autre du monde. Ceci résulte moins d'un souhait de banaliser cette réalité complexe que de la relativiser, de la libérer des passions qu'elle suscite. La Chine a en effet émergé comme une altérité imposante face à l'Occident, une situation qui tend à figer les identités, d'un côté et de l'autre. Ce processus n'est pas sans conséquences et, dans la recherche, le débat se focalise souvent sur la nécessité de comprendre la Chine en ses propres termes, sous-entendant par-là qu'on ne peut la saisir avec des notions uniquement issues de la tradition intellectuelle occidentale (FRIEDMANN, 2005). Il s'agit d'une critique pertinente, toutefois elle a pour conséquence d'isoler la Chine, comme s'il s'agissait d'une réalité indépendante du reste du monde. Or, comme le rappelle HOU (2003), s'il est nécessaire de comprendre le contexte chinois, il est tout aussi important d'observer « *such an intense and dynamic scenario beyond the horizon of the national, or Chinese, context, logic and history ; because the very Chinese context, logic and history themselves are already a part of the global* ». Ainsi la Chine n'est pas seulement partie du monde mais, depuis quelques années, elle y renégocie activement sa place, nous obligeant par-là à repenser le rôle de l'Occident comme seul générateur de mondialisation.

UNE NOUVELLE GÉNÉRATION, FAMILIÈRE AVEC LE MONDE

La reconfiguration du rapport entre la Chine et le monde passe aussi par un repositionnement des individus en tant que sujets transnationaux, un processus qui est particulièrement visible chez les jeunes. En effet, avec les jeux Olympiques, une nouvelle génération est née : c'est la « *Bird's Nest generation* » dont le nom fait référence au prestigieux stade qui incarne « *le rêve Olympique de la civilisation orientale* » (LIU, 2008). Il s'agit des jeunes nés à la fin du millénaire, qui ont grandi avec les réformes et l'ouverture et qui expriment le futur de la Chine ; on les décrit comme « *éduqués, parlant anglais, patriotes et confiants, ouverts et capables de combiner l'expérience occidentale avec les valeurs traditionnelles chinoises* » (LIU, 2008). En Chine les générations sont courtes et se succèdent au rythme des évolutions politiques et sociales. On distingue ainsi la génération des années 1970, qui a connu Mao, de celle des années 1980, qui est née avec les réformes. Et avec Internet, la mondialisation et la participation toujours plus active de la Chine sur la scène mondiale, c'est encore une nouvelle génération qui émerge et grandit en se familiarisant avec le monde. L'association de cette dernière génération à un monument qui est à la fois représentatif de l'identité nationale chinoise et d'une nouvelle architecture, véritablement mondiale⁹², est particulièrement significative et reflète la politique de Pékin, qui a choisi le langage architectural pour bâtir sa nouvelle identité de ville mondiale et moderne. Ainsi nous proposons de commencer notre exploration du mouvement en nous intéressant à l'architecture car la lecture de ses formes changeantes nous informe sur l'évolution du rapport entre la ville et le monde.

⁹² J. Lévy compare la différence entre architecture internationale et architecture mondiale à celle qui distingue la cuisine internationale, au goût standardisé, de la cuisine mondiale, qui tire parti de ses origines multiples en gardant des spécificités reconnaissables.

Photo 1 : Le Nid d'oiseau, emblème d'une nouvelle génération (B. FERRARI, 2008)



LIRE LE MONDE PAR L'ARCHITECTURE

Au cours des années 1980, les grandes villes ont vu apparaître les premiers gratte-ciel qui, par leurs formes et leurs fonctions économiques nouvelles, incarnaient la modernité du paysage urbain. Si leur allure internationale plaisait aux dirigeants, qui y voyaient des « *landmarks of success of the new age* » (WU, 1992, p. 3), ce style architectural a rapidement été critiqué pour son absence d'identité locale et son caractère implicitement occidental (WU, 1992). Dans ce climat de réflexion des intellectuels sur la modernité et l'identité nationale, qui a vu naître un regain d'intérêt envers les traditions culturelles chinoises, s'est développé un style architectural nationaliste qui permettait d'intégrer la modernité tout en respectant les spécificités culturelles du lieu (FERRARI, 2008a). Des éléments de l'architecture traditionnelle, tels que les toits, ont ainsi commencé à être incorporés pour produire une architecture dont le caractère chinois était immédiatement reconnaissable. Acclamé dans un premier temps, ce style s'est révélé une réponse superficielle et insatisfaisante, et a été progressivement abandonné, non sans relancer le débat sur la modernité et les formes choisies pour la représenter. C'est à partir de la fin des années 1980, alors que le monde se mondialisait et que la Chine était occupée à le rattraper⁹³, que ce débat est devenu omniprésent, réactualisant un projet qui préoccupe les dirigeants depuis la fin du XIX^e siècle : « *the project to craft a livable modernity, emically understood: to make China modern, to progress and improve the quality of life [...] has been an abiding, pervasive, and shaping reality in China for generations.* » (BALLEW, 2001, p. 264).

⁹³ *Yu shijie jiegui* (se connecter aux rails du monde) était un leitmotiv populaire de l'époque qui exprimait la volonté de la Chine de rattraper le niveau des pays développés.

L'architecture nationaliste pourrait ainsi être interprétée comme une réponse à ce que GAO (1998, p. 37) décrit comme une modernité défensive, plus préoccupée par la quête d'une identité et d'une subjectivité nationales que par le développement d'interactions avec le monde. Au sein de cette vision de la modernité, le monde est envisagé comme une altérité à laquelle se confronter, une échelle sur laquelle mesurer l'évolution du pays, et si l'ouverture est perçue comme une nécessité, la Chine ne se pense pas comme partie intégrante du monde. C'est dans ce contexte particulier que s'est créé ce lien étroit qui associe les termes de modernité, d'occidentalisation et de mondialisation ; un lien qui est constamment renégocié au gré des évolutions du monde : « *global modernization [...] with its superficial consciousness of location, boundary, and interrelatedness, has put an end to this self-focused and self-defined modernity and pushed Chinese societies toward a transnational cultural identification.* » (GAO, 1998, p. 37).

C'est en poursuivant notre lecture critique de l'architecture que nous pouvons prendre la mesure du passage d'une modernité défensive à une identité articulée à différentes échelles. L'exemple de l'Opéra de Pékin illustre bien cette évolution : resté dans les tiroirs du gouvernement pendant près de quarante ans, le projet de construction de l'Opéra a été réactualisé à la fin des années 1990, au moment où la ville souhaitait un monument culturel pour parfaire sa nouvelle image de ville mondiale. La complexité du cahier des charges – qui avait pour ambition un monument « *à l'avant-garde de l'architecture mondiale, instantanément reconnaissable comme chinois et cohérent avec son environnement* » – a contraint les dirigeants à organiser deux concours, et c'est l'architecte français Paul Andreu qui a finalement été sélectionné en 2000. L'attribution d'un projet emblématique à un *starchitecte* étranger n'a pas été sans susciter de nombreuses controverses, à la fois sur le projet – pas suffisamment « chinois » ou plus simplement trop cher et mauvais – et sur l'origine de son concepteur : était-ce bien raisonnable de confier un projet aussi proche de l'identité et du pouvoir national à un architecte étranger ? Les dirigeants ont pourtant persisté dans leur décision, inaugurant ainsi une nouvelle vague de réalisations monumentales de la *starchitecture* à Pékin.

Si l'Opéra en constitue l'une des premières étapes, c'est le stade olympique qui a véritablement marqué le passage d'une architecture internationale – considérée comme étrangère – à une architecture mondiale qui permet de refléter les différentes échelles dont la Chine est partie intégrante. Dans son récit de la construction du Nid d'oiseau⁹⁴, REN (2008) montre en effet que les débats suscités par le projet ont pris de nouvelles directions en se polarisant autour de deux groupes : les conservateurs d'un côté, qui critiquaient à la fois les coûts astronomiques et la colonisation culturelle ; et les libéraux culturels de l'autre, qui ne dénonçaient pas l'objet architectural mais le manque de transparence des autorités dans la mise en œuvre du projet. En 2004, le contexte politique était beaucoup plus favorable aux conservateurs ; ainsi, contrairement au cas du chantier de l'Opéra, le gouvernement a été sensible à leurs critiques et a demandé un arrêt provisoire des travaux pour procéder à une inspection

⁹⁴ Le stade a été conçu par les architectes suisses Herzog et De Meuron en collaboration avec Ai Weiwei, artiste chinois mondialement connu et régulièrement inquiété pour ses activités critiques envers les autorités.

financière. Les libéraux culturels, formés essentiellement par des artistes, architectes et scientifiques d'une génération plus jeune et possédant pour la plupart des expériences à l'étranger, soutenaient quant à eux le projet sur la forme. Selon eux, loin d'être une simple importation culturelle, il s'agissait là d'une véritable avant-garde susceptible de modifier le futur de l'architecture (REN, 2008) et, implicitement, de montrer une Chine active sur la scène architecturale mondiale. Rétrospectivement, c'est de ce dernier argument dont on se souviendra, car pendant les JO, le Nid d'oiseau a réussi à s'imposer comme une œuvre à la fois nationale et mondiale, très appréciée par le public.

Ce projet n'incarne pas, selon nous, une véritable rupture car il s'inscrit dans la continuité des questionnements sur la modernité et l'identité qui agitent le paysage intellectuel et culturel chinois depuis plus d'un siècle. Nous pouvons par contre le considérer comme une nouvelle réponse reflétant la construction d'une subjectivité mondiale, qui ne se satisfait plus simplement de se connecter aux flux mais qui souhaite aussi prendre une part active et créative dans leur circulation.

LE MONDE, UNE RESSOURCE DE L'IMAGINAIRE QUOTIDIEN

«A lot of people live in these global residences, but their attitude is not really global because they're not civilized.» (Étudiante, Canton, 2007)

Loin des grands récits de la nation et des projets architecturaux emblématiques, la remarque de cette étudiante⁹⁵ à propos des choix résidentiels nous emmène sur un terrain beaucoup plus proche, celui des pratiques quotidiennes. Car c'est aussi à cette échelle que se composent les relations avec un monde qui se matérialise, se pratique et s' imagine de manières très différentes. Dans son récit de la rencontre entre la Chine et la mondialisation, ROFEL (2007, p. 12) formule bien la multiplicité des échelles : *«the 1990s in China witnessed a historically specific self-conscious enthusiasm for coherence through the search for a novel cosmopolitan humanity. [...] Chinese citizens at multiple levels – the state, business, and everyday life – tried to piece together disparate experiences of their transnational encounters to make themselves and China appear as if they were entering a wholly new, coherent era.»* Ce que ROFEL ne nous dit pas, c'est que cette mise en cohérence du monde est le plus souvent négociée par l'expérience urbaine ; pour cette raison, avant d'être « global », il faut être « civilisé »⁹⁶, c'est-à-dire avoir appris à être urbain (voir HERTZ, 2001). C'est d'ailleurs à travers le même apprentissage que les villes chinoises – « rurales » selon l'artiste Zhang Dali (MARINELLI, 2004, p. 437) – s'engagent sur la voie de l'urbanisation. Devenir urbain, et nous suivons ici l'idée de FRIEDMANN (2005), n'est pas simplement un développement matériel de la ville, mais un processus social et spatial qui comprend différentes dimensions⁹⁷, dont celle de l'urbanité. Mais, si nous revenons sur la remarque de l'étudiante, comment le lien entre *être urbain* et *être mondial* se tisse-t-il donc ?

⁹⁵ Remarque entendue lors d'une présentation que j'ai donnée à l'Université de Canton.

⁹⁶ Le terme *civilisé* est la traduction de *wenming*, qui est utilisé dans les campagnes éducatives qui appellent les citoyens à adopter un comportement moderne et urbain.

⁹⁷ FRIEDMANN (2005) identifie et décrit sept dimensions, mais ne considère pas sa liste exhaustive.

Afin de donner quelques éléments de réponse, nous proposons de poursuivre notre lecture de l'architecture, mais cette fois-ci en observant des objets plus banals que monumentaux : les espaces résidentiels. En examinant ce qu'il se passe du côté de la production et de la promotion des résidences de haut standing pékinoises, nous présentons un exemple qui illustre tant les pratiques et les imaginaires des résidents que les images et les flux mobilisés par les promoteurs immobiliers.

Avec les réformes et l'accès à la propriété privée, les villes connaissent depuis une quinzaine d'années une véritable explosion de la construction de bureaux et de logements⁹⁸. L'émergence d'une classe moyenne aisée a suscité une grande diversification de l'offre, qui reflète la concurrence du marché mais aussi les nouvelles exigences des résidents. Une lecture de ces projets immobiliers nous permet d'observer comment les formes, les idées et les ressources circulent, car ils mobilisent un très grand nombre de flux dans leur production et puisent abondamment dans un imaginaire du monde pour construire leur image et assurer leur promotion. Ainsi, en analysant le matériel promotionnel qui accompagne les projets⁹⁹, nous avons identifié des styles – se référant tant à l'architecture qu'au discours promotionnel – qui se différencient non seulement par leurs sources d'inspiration mais aussi par les différentes visions du monde et de la Chine qu'ils convoquent.

NOBLE ET CLASSIQUE

Le premier style que nous avons identifié est le « style noble et classique », apparu dans le paysage urbain pékinois au début des années 1990 et qui se reconnaît par les références utilisées dans le matériel promotionnel : « *the design is inspired by the Gothic style of classical Europe* »¹⁰⁰, « *classic European with a roman style portico* » ou encore « *classic, luxurious and glorious* ». Si la référence « classique » est en réalité très flexible – comprenant à la fois le style gothique, les éléments gréco-romains, néoclassiques, etc. –, l'objectif est surtout celui de véhiculer aux acheteurs un imaginaire de luxe et de distinction, « *a symbol of status* ». Du point de vue architectural, ces références se matérialisent de manières très différentes, qui vont du simple détail à un style postmoderne ostentatoire, tel celui de *Château Glory*, qui se compose de « *six crown-style towers* ».

⁹⁸ Les experts craignent l'éclatement de la bulle immobilière. Les solutions sont complexes car, si les prix élevés sont un problème social majeur, la construction permet de soutenir les 8 % de croissance économique qui sont un des objectifs principaux du gouvernement.

⁹⁹ Pour plus de détails, voir FERRARI, 2008a.

¹⁰⁰ Les citations suivantes sont extraites de publicités pour différents projets immobiliers à Pékin, en 2005, 2008 et 2009.

Photo 2 : Palm Springs, Pékin (B. FERRARI, 2008)



Lorsqu'il s'agit de villas, toutefois, ces références sont beaucoup plus visibles, car elles reproduisent des styles et des formes que l'on trouve en Europe ou aux États-Unis. Cette connexion avec le monde ne s'opère pas que par la forme, mais aussi par les noms choisis – *Palm Springs, Upper East Side, Le Leman Lake*, etc. – qui permettent de véhiculer aux demeures, puis aux acheteurs, les valeurs associées à ces lieux. Si elles mobilisent parfois les compétences offertes par des concepteurs étrangers, c'est surtout à la circulation des formes et des idées que ces résidences participent. WU (2004) interprète cette utilisation de références occidentales comme un moyen de répondre aux aspirations d'une nouvelle classe moyenne qui cherche à se distinguer et pour laquelle le monde représente une source d'imagination où aller chercher « *the conceptualization of the good-life [that] is lacking in the late-socialist era* » (2004, p. 232).

Photo 3 : Mariage à Thames Town, Shanghai (ARCHIPLEIN, 2009)



COSMOPOLITE ET BRANCHÉ

On retrouve cette idée du monde comme ressource de l’imaginaire dans ce que nous avons nommé le « style cosmopolite », apparu au tournant du millénaire. Ce style, qui n’a pas remplacé le « noble et classique » mais s’est plutôt ajouté à l’offre immobilière, s’adresse à une clientèle un peu différente, « *une clientèle jeune, cosmopolite et mobile, qui aime les voyages, les endroits branchés et acheter des marques de luxe* ». En examinant les publicités, nous avons constaté que celles-ci font appel à des valeurs telles que la consommation et l’attitude cosmopolite, et cela reflète l’intégration progressive de la Chine et des Pékinois dans le monde.

Le style architectural est lui aussi différent, plus moderne et contemporain : « *an avant-garde design, free of the norm* », « *clear, modern and stylish* » ou encore « *smooth and plane, harmonizes with CCTV headquarters* ». Les sources utilisées ne sont donc plus seulement celles du monde, mais aussi celles de l’architecture contemporaine, ainsi que le suggère la comparaison avec la tour de la télévision centrale, une architecture d’avant-garde conçue par Rem Koolhaas. Les flux mobilisés par ce style ne sont donc pas uniquement de l’ordre des images et des formes, mais aussi des concepteurs, faisant appel le plus souvent à des architectes et des designers mondialement connus.

Photo 4 : Des designers mondiaux qui créent le style (B. FERRARI, 2007)



Tout comme nous l'avons vu avec l'exemple du stade olympique, c'est moins l'origine de la forme que celle des concepteurs qui est importante aujourd'hui et, surtout, leur capacité à produire une architecture mondiale et contemporaine, ainsi que le constate Pan Shiyi, un promoteur pékinois très en vue : «*There's no sense in talking about European, Chinese, American architects. There is only good and bad. Reproducing China's past is a mistake, and reproducing foreign things is also a mistake. This is the 21st century. We should build things that belong to the 21st century.*» La modernité serait donc le partage d'un même espace – le monde – et d'une même temporalité, contemporaine.

Il s'agit là d'une manière différente d'envisager le monde et la place qu'y occupe la Chine. En effet, si le style noble et classique *reproduit* des formes existant ailleurs, le style cosmopolite revendique quant à lui le droit de *créer* des styles urbains et architecturaux qui incarnent une configuration contemporaine et originale. Reflet du *Zeitgeist*, ce passage va de pair avec une position toujours plus importante de Pékin et de la Chine dans le monde. Le gouvernement a d'ailleurs compris l'importance de ce changement, puisqu'en 2005 le Premier ministre a fait de la créativité un objectif stratégique et a affirmé sa volonté de passer du *made in China* au *created in China* (KEANE, 2006). Une manière perspicace de montrer que la Chine souhaite participer activement à la circulation des flux, mais cette fois-ci en les créant. Les promoteurs immobiliers n'ont pas tardé à s'emparer de cette thématique pour promouvoir leurs nouveaux projets et ce sont des «*cool, inspiring and creative residences*» qui sont apparues dans le paysage urbain.

Photo 5 : « Create your own lifestyle », Pékin (B. FERRARI, 2005)



PÉKIN, UN ESPACE DE POSSIBILITÉS

« In Beijing you can experiment all kinds of local and global unfamiliar lifestyles » (Interview, Pékin, 2009)

Dans notre description des styles architecturaux, on aperçoit, en filigrane, que les résidences et les imaginaires qui les accompagnent offrent aux individus la possibilité d'accéder au monde et par-là, à une forme de distinction. Nous observons, en particulier dans les publicités qui font recours à la créativité, qu'il ne s'agit pas uniquement d'une question esthétique ou artistique, mais qui évoque plutôt la

capacité de chacun à se créer un style de vie basé sur ses propres aspirations en mobilisant une multitude de références, y compris celles mondiales. Il ne s'agit donc pas seulement de *formes* mais aussi d'*usages* et Pékin s'offre alors comme un terrain de possibilités, qui permet d'opérer des choix mais aussi de se connecter à différentes échelles.

C'est donc aussi à travers le regard des individus que nous pouvons prendre la mesure de la mondialisation et de la manière dont elle s'articule au quotidien. Celle-ci ne s'estime pas uniquement par la présence de flux mondiaux, mais aussi par un nombre croissant de « cosmopolites » – dont fait partie la *Bird's Nest generation* – qui se familiarisent avec le monde et ne se contentent pas d'adopter « *the cultural and political encounters that constitute the post cold war world* » (ROFEL, 2007, p. 2) mais participent activement à leur création.

Comment pouvons-nous explorer les manières à travers lesquelles les individus pratiquent le monde ? Et comment la ville, engagée dans des processus de mondialisation et d'urbanisation, constitue-t-elle une ressource – ou pas – pour se connecter au monde ? La question est importante mais complexe ; ainsi, nous nous contenterons de suggérer quelques pistes de réflexion qui pourraient être parcourues¹⁰¹.

HOERSCHELMANN et SCHAEFER (2005) posent une question similaire et suggèrent d'appréhender ce processus en observant les pratiques quotidiennes et les différentes manières dont les individus utilisent les espaces urbains afin de performer leur identité locale/globale (2005, p. 219). C'est l'idée de « *world encounter* » (FERRARI, 2008b), ces moments de la vie quotidienne qui permettent, volontairement ou non, d'entrer en contact avec le monde et d'opérer « *a self-conscious transcendence of locality* » (ROFEL, 2007, p. 111). Ils se produisent par le biais d'Internet, mais aussi par celui de la consommation ; il n'est plus nécessaire de voyager car il suffit de fréquenter les quartiers internationaux où l'on trouve quantité de restaurants, bars et *shopping malls*, autant de lieux et d'objets qui permettent de recréer une atmosphère mondiale. Ces rencontres ne sont pas toujours planifiées et émergent parfois de la *serendipity* urbaine : une personne interviewée mesure ainsi la mondialisation par le nombre d'étrangers qu'il rencontre dans son ascenseur ; un autre est surpris par les étrangers qui parlent mieux chinois que lui¹⁰² et participent aux événements qu'il organise. Ce n'est donc plus la présence de « l'autre » dans des espaces urbains clairement identifiés comme mondiaux qui surprend, mais plutôt son insinuation dans les espaces banals du quotidien.

Ces rencontres incitent les acteurs à constamment renégocier le sens et les frontières du proche et du lointain, du soi et de l'autre (NAGAR *et al.*, 2002, p. 279). La conversation qui suit, extraite d'une discussion avec deux interlocuteurs appartenant à la génération post-1980, illustre la manière dont les frontières sont établies et contestées dans l'espace urbain :

Intervieweuse (In) : *Are you going to fitness clubs ?*

¹⁰¹ Les réflexions qui suivent découlent d'entretiens qui ont été conduits à Pékin en hiver 2009-2010.

¹⁰² Il existe un grand nombre de dialectes et certains provinciaux considèrent qu'ils ne maîtrisent pas parfaitement le mandarin, la langue standard parlée à Pékin.

Metteur en scène (Ms) : *No, I don't. Those things are like bars and cafes, they're all Western identity stuffs! I always keep away from Western identity things.*

Journaliste (J) : *It's quite strange because among all the people I know who have a foreign education background, you're very Chinese for the way of living. All the young people, especially if they have been abroad, are really westernized.*

In : *But what is westernized?*

J : *You know, this maybe doesn't happen that much in Beijing, but in Shanghai a lot of people go to Jazz bars, this is even more westernized. Ten years ago, nobody knew what jazz was, but now it's like showing how elegant you are, that you're really middle class.*

In : *What about fast foods, are they considered Western?*

J : *No, not really, everybody goes there. But I think that rock and roll is very Western.*

Ms : *No, it's very localized.*

J : *For sure the underground bands, they also have some Chinese audience, but you can always see some foreigners. I think that none of my Chinese friends would ever go to see rock and roll, it's so noisy, it's not part of Chinese culture, we like quiet things! ... Well it's true that karaoke is very noisy though, but rock and roll is really not ours, it's not really pure Chinese.*

Ms : *But that's your own concept of chineseness!*

Photo 6 : Génération post-1980, créative et mondialisée, Pékin (E. Ho, 2010)



Ce ne sont donc pas seulement les pratiques mais aussi les lieux qui sont identifiés, renégociés ou transgressés ; ROFEL (2007, p. 120) revient sur le fast-food et argumente que celui-ci est un monde en miniature qui permet de créer une rupture avec d'autres identités. Pour elle, ce n'est pas le produit vendu qui est intéressant,

mais le lieu, qui représente une mise en scène où l'important ce n'est pas d'être vu, mais plutôt de montrer sa capacité à manœuvrer dans ce type d'espace.

Se connecter au monde, donc, est la possibilité d'expérimenter « *unfamiliar lifestyles* » (Interview, janvier 2010) en apprenant à la fois à le connaître, mais aussi en acquérant la capacité à le pratiquer. ABBAS (1998, p. 786) utilise à ce propos la notion d'« *arbitrage* », qu'il définit comme les stratégies quotidiennes mobilisées par les individus ordinaires pour donner un sens aux contradictions spatiales et temporelles de la mondialisation. L'arbitrage, pour ABBAS, nous rappelle que les individus ne sont pas passifs face à ces contradictions ; cette notion continue néanmoins à véhiculer l'idée d'une mondialisation qui serait extérieure et où il s'agirait de « faire avec » sans prendre part à sa création.

Or c'est précisément cette dimension créative qui est revendiquée par les Pékinois ; parmi les personnes interviewées, plusieurs ont insisté sur leur participation à la production et à la circulation des flux, que ce soit à l'échelle urbaine – en créant des lieux qui permettent l'accès aux flux – ou à l'échelle du monde en influençant, même de manière modeste, le mouvement. Un musicien raconte par exemple ses nombreux voyages en Europe, où l'échange est resté unilatéral pendant longtemps : on lui donnait des disques et on l'informait sur les nouvelles tendances sans penser qu'il puisse aussi contribuer à l'échange. Une situation que BOURRIAUD (2009, p. 30) décrit comme l'un des travers du multiculturalisme qui, tout en reconnaissant l'autre, considère implicitement les artistes non occidentaux comme des invités avec qui il faudrait être poli, et non comme des acteurs à part entière de la scène culturelle. C'est au cours des dernières années que la réciprocité s'est véritablement instaurée, et si cette évolution est à mettre sur le compte de sa notoriété croissante, elle est aussi tributaire de l'importance prise par la Chine et de l'intérêt qu'elle suscite aujourd'hui. La majorité des personnes que nous avons interviewées en sont conscientes et, comme le résume l'une d'entre elles, « finalement, Pékin n'a rien à envier aux villes européennes ». C'est peut-être là une des expressions de ce passage du *made in China* au *created in China*, de la différence entre une ville mondialisée – où le monde est présent – et une ville mondialisante – qui contribue à produire du sens à l'échelle du monde (DUMONT, 2008). Pékin et ses habitants semblent bien s'être engagés sur cette voie.

CONCLUSION

Pour répondre à l'objectif formulé par les éditeurs – celui de comprendre les mécanismes et les conséquences des interconnexions –, nous avons pris le parti d'une approche située, d'observer la circulation et le mouvement depuis Pékin. En nous intéressant à cet « ailleurs », nous n'avons pas seulement voulu parler de la « périphérie » car, si tant est que ce concept ait une réelle pertinence, la Chine n'en fait désormais plus partie. Nous avons plutôt choisi de saisir l'occasion de cette reconfiguration du monde pour interroger les *directions* et les *sens* de la circulation mais aussi, *ceux qui font* le mouvement. À travers une lecture tout d'abord des formes puis des usages, nous avons parcouru les différentes échelles qui participent à la création et à la circulation des flux caractérisant la ville. Ces échelles vont du monde à l'individu, sans que celles-ci soient nécessairement contradictoires ni emboîtées hiérarchiquement (LÉVY, 2008). Ce que l'on observe depuis Pékin, c'est

que l'échelle nationale conserve un poids considérable et qu'on ne peut comprendre la circulation des formes et des usages sans examiner la manière dont la Chine renégocie sa position dans le monde. C'est dans ce cadre qu'évoluent les individus qui ont, eux aussi, une importance croissante, car la ville leur offre de plus en plus d'opportunités de se connecter aux différentes échelles. C'est donc aussi en donnant la voix aux « immobiliers » que nous pouvons saisir les différentes manières à travers lesquelles la ville se mondialise et guetter la direction changeante des flux, car il est certain que ceux-ci ne sont plus seulement absorbés et traduits mais aussi, de plus en plus souvent, *created in China*. Pour toutes ces raisons, nous avons essayé, au long de cet article, de montrer le lien qui existe entre la mondialisation et la modernisation. La réflexion sur la mondialisation et les flux est en effet tributaire de la manière dont on envisage le monde et, en observant la Chine, nous décelons peut-être les signes de l'émergence de ce que BOURRIAUD (2009) définit comme « l'altermodernité », qui remplace la coexistence des singularités culturelles par un véritable projet de construction d'un espace mondial collectif.

BIBLIOGRAPHIE

- ABBAS Ackbar, 2000 : « Cosmopolitan Descriptions : Hong Kong and Shanghai », *Public Culture* 12 (3), 769-786.
- AMIN Ash, 2002 : « Spatialities of globalisation », *Environment and Planning A* 34, 385-399.
- APPADURAI Arjun, 1996 : *Modernity at Large : Cultural Dimensions of Globalization*, Minneapolis : University of Minnesota Press.
- BALLEW Tad, 2001 : « Xiagang for the '90s : The Shanghai TV rural channel et post-Mao urbanity amid global swirl ». In CHEN Nancy N., CLARK Constance D., GOTTSCHANG Suzanne and JEFFERY Lyn (éds), *China Urban*, Durham : Duke University Press, 242-293.
- BOURRIAUD Nicolas, 2009 : *Radicant : Pour une esthétique de la globalisation*, Paris : Denoël.
- CHEN Xianming and SUN Jiaming, 2007 : « Untangling a global-local nexus : sorting out residential sorting in Shanghai », *Environment and Planning A* 39, 2324-2345.
- COCHRANE Allan and PASSMORE Adrian, 2001 : « Building a national capital in an age of globalization : the case of Berlin », *Area* 33 (4), 341-352.
- DUMONT Marc, 2008 : « La mondialisation de l'urbain ». In LÉVY Jacques (éd.), *L'invention du monde*, Paris : Presses de Sciences Po, 161-183.
- FERRARI Beatrice, 2008a : *A home for the world élite : la construction des espaces transnationaux à Beijing*, Neuchâtel : Université de Neuchâtel.
- FERRARI Beatrice, 2008b : « Cosmopolitan conversations - Encountering the world in Beijing - 与世界对话 世界在北京相遇 », *Wear - The journal of HomeShop 家作坊*, 1.
- FERRARI Beatrice, 2008c : « The Noble, the Traditional and the Cosmopolite : Globalization and Changes of Urban Landscapes in Beijing », *Pacific News* 30 (Juli/August), 18-21.
- FRIEDMANN John, 2005 : *China's urban transition*, Minneapolis : University of Minnesota Press.
- GAO Minglu, 1998 : « Extensionality and intentionality in a transnational cultural system », *Art Journal* (Winter), 36-39.
- HANNERZ Ulf, 1996 : *Transnational Connections : Culture, People, Places*, London : Routledge.
- HERTZ Ellen, 2001 : « Face in the crowd : the cultural construction of anonymity in urban China ». In CHEN Nancy and CLARK C.D. (éds), *China Urban : ethnographies of contemporary culture*, Durham : Duke University Press, 274-293.
- HOERSCHELMANN Kathrin and SCHAEFER Nadine, 2005 : « Performing the global through the local - globalisation and individualisation in the spatial practices of young East Germans », *Children's Geographies* 3 (2), 219-242.
- HOERSCHELMANN Kathrin and SCHAEFER Nadine, 2007 : « "Berlin is not a foreign country, stupid !" - Growing up "global" in Eastern Germany », *Environment and Planning A* 39, 1855-1872.
- HOU Hanru and YU Hsiao-Hwei, 2003 : *Hou Hanru : On the mid-ground*, Beijing : Timezone 8.

- KEANE Michael, 2006: «From made in China to created in China», *International Journal of Cultural Studies* 9 (3), 285-296.
- KING Anthony D., 2004: *Spaces of Global Cultures - Architecture Urbanism Identity*, London: Routledge.
- LARNER Wendy and LE HERON Richard, 2002: «The spaces and subjects of a globalising economy: a situated exploration of method», *Environment and Planning D* 20, 753-774.
- LÉVY Jacques (éd.), 2008: *L'invention du monde*. Paris: Presses de Sciences Po.
- LIU Sen (柳森) 2008: «鸟巢一代»,将志愿者精神带向何方. 解放日报 4.9.2008 <http://theory.people.com.cn>, accédé le 21.2.2010.
- MARINELLI Maurizio, 2004: «Walls of dialogue in the Chinese space», *China Information* 18 (3), 429-462.
- MASSEY Doreen, 1994: «A Global Sense of Place». In MASSEY Doreen (éd.), *Space, Place and Gender*, Minneapolis: University of Minnesota Press.
- NAGAR Richa, LAWSON Victoria, MCDOWELL Linda and HANSON Susan, 2002: «Locating Globalization: Feminist (Re)readings of the Subjects and Spaces of Globalization», *Economic Geography* 78 (3), 257-284.
- REN Xuefei, 2008: «Architecture and Nation Building in the Age of Globalization: Construction of the National Stadium of Beijing for the 2008 Olympics», *Journal of Urban Affairs* 30 (2), 175-190.
- ROFEL Lisa, 2007: *Desiring China: Experiments in Neoliberalism, Sexuality and Public Culture*, Durham, London: Duke University Press.
- ROGERS A., 2005 «Observations on transnational urbanism: Broadening and narrowing the field», *Journal of Ethnic and Migration Studies* 31, 403-407.
- SASSEN Saskia, 1991: *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton: Princeton University Press.
- SASSEN Saskia, 2000: «Spatialities and temporalities of the global: elements for a theorization», *Public Culture* 12 (1), 215-232.
- SMITH Michael P., 2003: *Transnational urbanism: locating globalization*, Malden: Blackwell Press.
- TAYLOR Peter J., 2005: «Cities within spaces of flows: Theses for a materialist understanding of the external relations of cities», *GaWC research bulletin* 177.
- WU Fulong, 2003: «Commentary: Transitional Cities», *Environment and Planning A* 35, 1331-1338.
- WU Fulong, 2004: «Transplanting cityscapes: the use of imagined globalization in housing commodification in Beijing», *Area* 36 (3), 227-234.
- WU Lianyong, 1992: «Towards a theory of regional reality», *Habitat International* 15, 3-9.
- YEOH Brenda S.A., 2005: «The global cultural city? Spatial imagineering and politics in the (multi) cultural marketplaces of South-east Asia», *Urban Studies* 42 (5/6), 945-958.
- ZHANG Zhen, 2000: «Mediating time: the “rice bowl of youth” in fin de siècle urban China», *Public Culture* 12 (1), 93-113.

ABSTRACT

By examining some of the architectural forms and urban practices that contribute to the worlding of Beijing, this paper suggests ways of understanding how “immobile” actors participate in the creation and circulation of flows. While emphasizing the active agency of individuals, the paper seeks to explore the dialectic between different scales – and particularly China’s changing place in the world – in shaping the type and direction of flows.

Keywords: *China, globalisation, flows, urbanisation, cosmopolitanism.*

ZUSAMMENFASSUNG

In diesem Beitrag werden Forschungsrichtungen vorgeschlagen, um zu verstehen, inwiefern „unbewegliche“ Individuen an der Schaffung und Zirkulation von Flüssen beteiligt sind. Die Erforschung einiger architektonischen Formen und urbanen Praktiken die zur Globalisierung Pekings beitragen, unterstreicht die aktive Rolle der Individuen aber auch den Kontext. Die Dialektik zwischen den unterschiedlichen Masstäben und insbesondere die sich wandelnde Position Chinas in der Welt, trägt zur Gestaltung und Richtung der Flüsse bei.

Stichwörter: China, Globalisierung, Flüsse, Urbanisierung, Kosmopolitismus.

LA MODERNISATION D'UNE VILLE CAPITALE EN AFRIQUE CENTRALE, BRAZZAVILLE : ENJEUX, RÉALITÉS ET PERSPECTIVES

JULIEN MBAMBI

Université de Brazzaville, République du Congo
mbambijulien@yahoo.fr

RÉSUMÉ

Cet article, qui est une contribution à la réflexion sur la mondialisation urbaine, porte un regard critique sur la mondialisation, en se référant à une ville africaine, Brazzaville. L'auteur tente de saisir la rationalité qui sous-tend les travaux de modernisation de Brazzaville entrepris dans la perspective de la célébration du cinquantième anniversaire de l'indépendance. Il tente aussi, à travers les opinions recueillies auprès des citoyens de Brazzaville, de cerner le regard qu'ils portent sur la modernité de la ville de Brazzaville et sur les travaux de modernisation en cours. Enfin l'article développe une analyse des effets de la mondialisation urbaine en Afrique et tente d'entrevoir quelques perspectives au regard des tendances actuelles.

Mots clés : Modernité, mondialisation, grands travaux de construction, diversité culturelle, Brazzaville.

CONTEXTE DU CONGO/BRAZZAVILLE

Le Congo est un pays d'Afrique centrale ayant des frontières avec cinq pays voisins : au nord la République centrafricaine et le Cameroun ; au sud l'enclave du Cabinda faisant partie de l'Angola ; à l'est la République démocratique du Congo ; à l'ouest le Gabon. Au sud-ouest, le Congo a une frontière qui couvre 170 km de côtes sur l'océan Atlantique. Cette position géographique fait du Congo la principale

porte d'entrée et de sortie, ce qui lui confère la vocation de pays de transit en Afrique centrale. La population congolaise est estimée à 3 697 490 habitants, dont 50,7 % sont des femmes selon les données du recensement général de la population et de l'habitat (RGPH-2007).

Le Congo est un pays fortement urbanisé avec 61,8 % de la population actuellement concentrée dans les principales villes, alors que la population urbaine représentait 20 % de la population totale à l'indépendance. La ville de Brazzaville, ancienne capitale de l'Afrique équatoriale française (AEF), ville capitale actuellement, compte 60 % de la population urbaine. Tandis que Pointe-Noire, qui est la deuxième principale ville, en compte 31,3 %. Le taux d'accroissement de la population à Brazzaville, entre 1984 et 2007, est de 3,8 %. La population de Brazzaville, dont l'âge moyen est de 23,4 ans, est relativement jeune. L'évolution des importations du Congo selon les principales zones économiques montre qu'il y a un volume plus élevé des pays de l'OCDE dont, en tête, la France, ancienne puissance coloniale (CNSEE)¹⁰³, tandis que l'évolution des exportations montre des volumes relativement faibles par rapport aux importations.

La ville de Brazzaville fut un lieu stratégique pour la France libre et les Alliés. Elle entra dans l'histoire de la libération française après avoir accueilli, en février 1944, la conférence des représentants de tous les territoires français, sous la direction du général de Gaulle. Brazzaville, ville capitale, abrite les sièges des institutions politiques et administratives ainsi que des représentations diplomatiques et consulaires. Cependant, la situation de cette importante agglomération de 1 373 382 habitants est caractérisée par l'état défectueux des routes, l'insalubrité, les difficultés de transport, d'approvisionnement en eau et en électricité, qui justifient l'ambitieux programme des travaux de modernisation entrepris dans le cadre du cinquantenaire de l'indépendance.

Entrepris depuis deux ans, ces travaux concernent essentiellement la réparation des routes, la construction des bâtiments administratifs et de logements sociaux, l'assainissement des marchés et des quartiers à travers la ville. Devant l'ampleur des problèmes à résoudre, les travaux entrepris, avec un certain caractère d'urgence, apparaissent comme des priorités dont on peut se demander de quelle rationalité elles procèdent.

MODERNITÉ ET MONDIALISATION

L'idée de modernité qui a émergé avec le développement des sciences et des techniques est au cœur de la culture occidentale contemporaine. Depuis les premières aventures de la découverte des mondes lointains, à partir du xv^e siècle, les progrès de la science et de la technologie ont entraîné la multiplicité, l'intensité et la rapidité des communications d'idées, d'objets et d'hommes à travers le monde. Les relations entre l'Occident et l'Afrique s'élaborent dans un contexte où la modernité est associée à la construction d'un monde rationnel, par opposition au monde de la subjectivité. Le processus de diffusion et de transfert des techniques, favorisé par le progrès des communications, s'accompagne d'interventions dans une optique où toute modernisation est associée à la destruction des ordres anciens, la remise en cause des pratiques, des croyances et des valeurs traditionnelles dans tous les

¹⁰³ Centre national de la statistique et des études économiques (CNSEE), Annuaire statistique du Congo, Brazzaville, 2009.

domaines de la vie et de l'existence humaines. Les rapports et les échanges entre l'Occident et l'Afrique ont largement contribué à répandre cette conception classique et dominante de la modernité. Les transformations qui en découlent étant investies d'une valeur positive.

Or la modernité, souvent présentée comme la condition d'une vie meilleure de l'humanité, n'a pas totalement donné satisfaction aux besoins et aux désirs des populations dans tous les pays du monde. Comme le souligne, à juste titre, TOURAINE (1992), l'affirmation selon laquelle le progrès est la marche vers l'abondance, la liberté et le bonheur est une idéologie constamment démentie par l'histoire. La quête de la modernité confronte les sociétés et les êtres humains à des difficultés qui donnent lieu à des désillusions. La modernité se révèle comme le lieu d'une insatisfaction et d'une inquiétude, et non pas seulement le lieu d'une jouissance paisible.

Le contexte mondial marqué par la diversité culturelle suggère de relativiser une conception univoque de la modernité, trop simpliste et réductrice. La diversité des cultures, des modes de vie et de pensée à travers le monde amène à considérer non pas une modernité mais des modernités. Dans cette perspective, si le développement est l'objectif vers lequel tendent tous les pays et peuples du monde, il est pensé différemment selon les choix correspondant à des préoccupations et des réalités économiques, sociales et culturelles propres à chaque pays. Les réalités sociales et culturelles actuelles dans le monde suggèrent que la diversité culturelle subsiste et que les tentatives d'homogénéisation rencontrent des résistances. Au Congo, des auteurs comme DORIER-APRILL, KOUVOUAMA, APRILL (1998) ont montré que Brazzaville présente, certes, des aspects de la modernité, mais on y observe aussi des phénomènes révélateurs des traditions qui subsistent en dépit des influences ayant donné lieu à des transformations.

La mondialisation est un mouvement économique social et culturel se traduisant par l'orientation des échanges économiques vers l'international. Elle renvoie à un processus d'ouverture de toutes les économies nationales sur un marché devenu planétaire. Or les débats controversés sur la mondialisation laissent entrevoir les bénéfices ou les avantages que l'ouverture procure, mais aussi les interrogations qu'elle suscite concernant la capacité de tous les pays à en tirer réellement profit. Ainsi, comme le montre MATTELART (2007), la mondialisation est l'objet de confrontation, de tension entre les partisans de la sauvegarde des différences et des identités culturelles et ceux de « *l'ethnocentrisme des colonisations culturelles* ». L'ampleur du phénomène de mondialisation et les risques de perte des identités culturelles liée à ce phénomène ont conduit à la convention de l'UNESCO sur la « *protection et la promotion de la diversité culturelle* » dans le but de permettre à la culture d'échapper aux « *lois du marché* ».

LA MODERNISATION DE BRAZZAVILLE : SELON QUELLE RATIONALITÉ ?

Dès le début du XX^e siècle, les pays occidentaux ont joué un rôle important dans la diffusion, en Afrique, des nouvelles techniques dans divers domaines. Les pays du Sud, comme le souligne MATTELART (1999), constituent depuis les années 1950 et 1960 le champ d'opérations de modernisation-progrès visant entre autres l'aménagement des espaces urbains et ruraux et la rationalisation des comportements. Les problèmes et difficultés qui persistent depuis les indépendances illustrent l'échec des politiques de développement inspirées d'une rationalité liée à la modernité qui

s'inscrit dans l'optique de la transformation du monde apportée par les découvertes techniques conduisant au transfert des technologies et à la diffusion des modèles européens et nord-américains.

La population de Brazzaville s'est accrue considérablement avec les flux migratoires des étrangers venus d'ailleurs et des autochtones provenant de l'exode rural qui entraîne vers les villes les populations jeunes en quête d'emplois salariés et de meilleures conditions de vie. Les infrastructures et équipements urbains n'ayant pas suivi le rythme d'accroissement de la population, de nombreux besoins restent insatisfaits et des problèmes non résolus. En effet, l'accroissement de la population urbaine est en contraste avec le manque d'équipements et d'infrastructures appropriés pour faire face aux besoins croissants des populations : eau potable, électricité, assainissement, routes, accès aux soins de santé, à l'éducation et au logement.

Des situations critiques, mettant en exergue des problèmes tels que la dépendance alimentaire, la dégradation de l'environnement et de l'écologie, l'insalubrité, la délinquance juvénile, l'insécurité, les maladies et la mortalité qui nuisent à la qualité de vie des citoyens, contribuent à véhiculer l'idée que la ville de Brazzaville n'est pas une ville moderne et que la vie au quotidien s'y révèle difficile et précaire pour la majorité de la population.

La perspective de la célébration des cinquante ans d'indépendance a suscité un engouement pour entreprendre des travaux de modernisation de Brazzaville, la capitale, qui sera le lieu de la célébration des festivités. Parmi les travaux en cours de réalisation, dans le cadre de la « *municipalisation accélérée* »¹⁰⁴, donc avec un certain caractère d'urgence, il y a la reconstruction des routes en mauvais état, des canalisations pour l'évacuation des eaux de pluies ; la construction d'un barrage hydroélectrique ; la reconstruction de l'aéroport de Maya-Maya ; la construction de bâtiments administratifs et de logements sociaux.

Les travaux en cours, réalisés par des entreprises de construction de renommée internationale¹⁰⁵, en réponse aux problèmes majeurs de circulation des automobilistes et des piétons, d'assainissement, d'approvisionnement en eau et en électricité, des conditions de voyage à l'aéroport, de logement, semblent se référer à des normes standards de construction des infrastructures et d'urbanisation. Dans les discours officiels, l'idée de modernisation de Brazzaville, à l'image d'autres villes du monde, traduit une volonté des autorités qui conçoivent les politiques d'urbanisation de tendre vers un modèle unique de ville afin d'intégrer le club très restreint des « *villes mondiales* » évoquées par LE BRIS (2001), qui pense, à juste titre, que la question urbaine se trouve posée au Sud dans des termes politiques spécifiques.

La ville de Brazzaville, comme d'autres villes en Afrique subsaharienne, assimilées à des « *systèmes de carences* » (LE BRIS, 2001, p. 42), est fortement marquée par la pauvreté. En effet certains quartiers faisant partie de l'espace urbain portent des stigmates de la pauvreté visibles à travers l'habitat précaire, le manque d'écoles et

¹⁰⁴ Expression utilisée par les pouvoirs publics pour désigner un programme global d'appui au processus de décentralisation qui consiste à créer des villes ou zones d'urbanisation nouvelles dans les départements.

¹⁰⁵ SGE-C, ESCOM, Andrade Gutierrez, SOCOFRAN, Construction Engineering Group au Congo (filiale de la société Beijing), etc.

de dispensaires, l'absence des services de voirie, le manque d'eau et d'électricité, le mauvais état des routes rendant l'accès difficile, voire impossible. La pauvreté touche des proportions élevées de la population urbaine au Congo, soit respectivement 42,3 % à Brazzaville et 33,5 % à Pointe-Noire¹⁰⁶. Cette situation de pauvreté a conduit le gouvernement congolais à élaborer des « *politiques socioéconomiques et des stratégies sectorielles conséquentes* ». L'habitat constitue un aspect des « *axes stratégiques de réduction de la pauvreté* ». Le gouvernement préconise, entre autres, l'élaboration et l'application stricte des plans d'urbanisme ; la promotion des matériaux locaux de construction.

Dans les bâtiments construits ou en construction où dominent le parpaing en ciment, la vitrerie, le carrelage, la ferraille, les matériaux locaux sont très peu visibles, sinon quasiment inexistantes. Ce constat laisse entrevoir un contraste entre les intentions énoncées dans les politiques et les pratiques effectives de construction et d'aménagement. Par ailleurs, les aménagements urbains tant souhaités, conçus pour améliorer les conditions de vie et le bien-être, sont parfois loin de produire les effets attendus. Les citoyens paraissant plus spectateurs qu'acteurs semblent ne pas s'approprier ce qui se fait pour eux et sont donc peu enclins à adopter des comportements participant à la maintenance des infrastructures et des équipements.

Les cadres physiques aménagés ne sont pas de pures enveloppes externes, mais ce sont également des cadres sociaux qui exercent diverses formes d'influence sur les personnes et leurs relations à autrui. Ils génèrent des problèmes, tels que l'insalubrité, les nuisances sonores, les violences qui menacent l'environnement social composé de personnes aussi différentes les unes des autres avec leurs modes de vie, leurs croyances et leurs pratiques, et qui ont des effets marqués sur le sentiment de bien-être individuel.

MONDIALISATION ET DIVERSITÉ CULTURELLE

La mondialisation des échanges pose problème dans la mesure où elle tend vers l'homogénéisation des cultures, remettant ainsi en cause les différences et la diversité culturelle. Elle représente une menace pour l'existence des cultures spécifiques et des identités culturelles. Or comme le souligne OLIVIER DE SARDAN (1997), la mise en œuvre des programmes de développement et de modernisation implique une connaissance des dynamiques locales, des processus endogènes ou des processus informels de changement.

Les progrès des connaissances sur les sociétés et les cultures ont favorisé l'émergence des systèmes de pensée fondés sur la reconnaissance de la diversité des modes de vie et le respect des différences. La réflexion innovante sur le développement, soulignant l'importance de la dimension culturelle, suggère de ne pas limiter l'acceptation de ce concept au seul aspect de l'amélioration de la vie matérielle. Elle préconise la prise en compte des ressources et potentialités locales, afin de permettre aux populations de mener une vie en harmonie avec leur milieu et leur culture.

¹⁰⁶ Document de stratégie de réduction de la pauvreté (DSRP), 2008-2010.

Le Congo est un pays composé de divers groupes ethniques, avec des traditions culturelles différentes. Depuis l'étude de BALANDIER (1985) *Sociologie des Brazzavilles noires*, de nombreux chercheurs, observateurs de la société congolaise, ont mis en évidence des mutations, notamment en milieu urbain, favorisées par l'ouverture au monde. Les réalités congolaises sont caractérisées par le syncrétisme qu'illustre la coexistence des systèmes de référence traditionnel et moderne. Brazzaville est une ville capitale qui compte parmi la population de nombreux ressortissants, résidents ou de passage, venant de différents pays d'Afrique et d'autres continents.

L'observation de la vie quotidienne permet de constater dans la ville de Brazzaville la fréquence et l'ampleur de l'utilisation par les citoyens de l'Internet et de la téléphonie mobile qui marque l'ouverture à la modernité et illustre les effets de la mondialisation. Par ailleurs, on observe dans les quartiers des manifestations festives mettant en scène des chants et des danses traditionnelles; des comportements qui traduisent l'attachement à des pratiques et à des croyances traditionnelles. Brazzaville est un complexe hétérogène où l'on peut observer des différences et des ressemblances entre les autochtones, des comportements reflétant à la fois des apports extérieurs que les citoyens se sont appropriés et des éléments qui marquent l'attachement à leurs cultures d'origine.

DES CITOYENS EXCLUS DU PROCESSUS DE CONSTRUCTION/ MODERNISATION

L'aménagement et la gestion d'une ville nécessitent d'importantes ressources matérielles, financières et humaines. Si l'État et la municipalité sont les principaux pourvoyeurs de ces ressources, la participation des citoyens n'en demeure pas moins essentielle afin qu'ils s'approprient leur ville. Dans cette optique, les citoyens ne sont pas réduits à l'état d'assistés, ni la cible passive des transformations de la modernité. Or les interventions de modernisation, sans la participation des citoyens, fondées sur un modèle «*bridant la capacité de produire du sens*» (AFFERGAN, 1997, p. 24), suscitent un questionnement sur leur adhésion au processus de modernisation des infrastructures urbaines dont ils sont les bénéficiaires potentiels.

Les travaux ne se limitant qu'à certaines zones urbaines laissent en marge des zones entières faisant pourtant partie de l'espace urbain. Si les infrastructures à construire ou à reconstruire, en les modernisant, correspondent à des priorités définies en fonction des problèmes qui se posent dans la ville, elles ne couvrent qu'une partie de l'espace urbain, en l'occurrence le centre-ville. Ainsi des zones entières de Brazzaville, notamment les zones périphériques, restent en marge des travaux de modernisation.

L'expression «*je vais en ville*», souvent employée dans les discours des résidents de Brazzaville se déplaçant des zones périphériques vers le centre-ville, laisse entrevoir que, dans leurs représentations, il y a ce qui est «ville» et ce qui ne l'est pas. Dans l'imaginaire, la «ville» renvoie à cette zone de la ville bien délimitée, aménagée avec des bâtiments modernes, des routes bien faites et entretenues, propre, abritant des banques, des consulats ou ambassades, des magasins avec baies vitrées exposant des produits d'importation, des hôtels et résidences.

Les travaux de modernisation dotent une ville d'infrastructures viables, mais encore faut-il que les citoyens en fassent bon usage pour leur compte. Or les citoyens

qui ne sont pas consultés sur ce qui se fait dans leur ville, par conséquent qui ne sentent pas concernés, peuvent être passifs et peu soucieux d'entretenir des structures et infrastructures dont ils sont pourtant les bénéficiaires.

REGARD DU CITADIN DE BRAZZAVILLE

Pour cerner le regard porté par le citadin sur Brazzaville, une enquête rapide a été réalisée auprès d'un échantillon restreint de 25 résidants de Brazzaville dont l'âge varie entre 25 et 45 ans, choisis au hasard dans le quartier du «Plateau des quinze ans» situé au cœur de la ville, proche du centre-ville et de l'aéroport international. Le choix de ce quartier se justifie par le fait qu'il s'agit de l'un des quartiers de Brazzaville où les travaux entrepris dans le cadre du cinquantenaire de l'indépendance sont particulièrement visibles.

Les personnes faisant partie de l'échantillon ont un niveau d'instruction allant du cycle primaire jusqu'au cycle secondaire. L'échantillon est composé de 17 personnes de sexe masculin et de 8 personnes de sexe féminin, ayant accepté librement de passer l'entretien. Il s'agit d'un échantillon non soumis au critère de représentativité d'ordre statistique. Cet échantillon est certes peu représentatif de la population de Brazzaville, mais les opinions recueillies, dans la perspective d'une approche qualitative, qui reflètent plus ou moins celles véhiculées parmi la population, donnent un aperçu des tendances actuelles.

Les entretiens réalisés sur le mode semi-directif ont consisté à recueillir les discours des personnes rencontrées sur les quelques aspects suivants :

- La perception de la ville de Brazzaville ;
- La modernité de la ville de Brazzaville ;
- Les problèmes qui se posent aux résidants de Brazzaville ;
- L'appréciation des quartiers de Brazzaville comparés entre eux ;
- L'appréciation des travaux de construction en cours ;
- L'impact des travaux de construction en cours sur l'image de Brazzaville.

La collecte des données a été faite en ayant recours à la technique d'entretien inscrite dans une démarche de recherche qualitative, qui vise à recueillir un discours sur le vécu des personnes concernées. En tant que fait de parole, processus interlocutoire, l'entretien est une démarche d'investigation spécifique, un mode de questionnement qui implique que l'on s'abstienne de poser des questions fixées à l'avance.

Les discours recueillis ont fait l'objet d'une analyse de contenu qui permet de tirer parti d'un matériel qualitatif riche et de comprendre les significations des discours produits par les sujets rencontrés. L'analyse de contenu consiste à appliquer un mode de traitement qui défait en quelque sorte la singularité du discours et met à jour les constances, les ressemblances, les régularités entre les discours des différentes personnes interrogées.

PERCEPTION DE BRAZZAVILLE : «BRAZZAVILLE NE PRÉSENTE PAS L'IMAGE D'UNE VILLE MODERNE»

Dans les discours recueillis lors des entretiens, il ressort des appréciations sur la modernité de la ville que «*Brazzaville ne présente pas l'image d'une ville moderne*». Cette appréciation est soutenue par des arguments que résumons des propos du genre : «*Parce que la modernité voudrait non seulement que les constructions soient d'actualité, mais aussi qu'elles prennent en compte les besoins des citoyens.*»

Ces propos traduisent le sens que recouvre la modernité qui ne renvoie pas seulement à la dimension matérielle, mais aussi à la dimension humaine à travers les désirs et préoccupations des résidents.

Les appréciations concernant la modernité de la ville se réfèrent à des villes d'ailleurs, notamment celles visitées par des personnes qui ont voyagé et visité d'autres villes. Les villes citées comme modèle de référence (Dakar, Casablanca, Addis-Abeba, Nairobi) sont des villes africaines, comme si les personnes interrogées s'interdisaient de prendre comme référence des villes occidentales qui seraient à un niveau trop élevé de modernité.

Dans les propos recueillis, la perception de certains faits permet d'identifier des problèmes qui se posent aux citoyens de Brazzaville et qui amènent à considérer qu'elle n'est pas une ville moderne. Ces problèmes identifiés se résument à : «*Insalubrité, canalisations mal entretenues, logement, transport, emploi, eau, électricité.*» Parmi les initiatives des autorités municipales visant à faire de Brazzaville une «ville propre», il y a la création d'une société de nettoyage et de ramassage d'ordures en guise de solution à l'insalubrité qui a amené, avec ironie, à substituer la qualification de «*Brazza la verte*» à celle de «*Brazza la poubelle*» dans le langage populaire.

Par ailleurs, la mairie de Brazzaville a effectué ces derniers mois une opération visant à libérer les espaces aux abords des rues et avenues occupés illicitement par des vendeurs, empêchant ainsi la libre circulation sur les trottoirs encombrés de tables/étagères et d'ordures. Les méthodes employées et les réactions des citoyens expulsés de ces lieux de la ville de Brazzaville laissent douter de la durabilité des résultats de cette opération.

APPRÉCIATION DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION

«CE SONT LES MÊMES ROUTES, L'ENTRETIEN NE SE FAIT PAS»

Les données recueillies révèlent une appréciation plutôt négative des travaux d'aménagement en cours à Brazzaville. En effet, ces propos laissent entendre que ces travaux ne vont pas transformer la ville. Ils font explicitement allusion aux travaux de reconstruction des routes et de construction de logements : «*Concernant les routes, ce sont les mêmes routes qu'on aménage et comme l'entretien ne se fait pas de façon continue, donc il y aura un retour à la case départ.*»

Les travaux se concentrent en effet sur la reconstruction des routes existantes en mauvais état, et non sur la construction des nouvelles routes qui faciliteraient l'accès aux quartiers dits «enclavés».

Le pessimisme qui transparait dans ces propos révèle les manquements des services de la municipalité de Brazzaville en matière d'entretien et de maintenance des équi-

pements et infrastructures aménagées. Autrement dit, les améliorations consécutives à ces aménagements ne seraient pas durables.

« DES LOGEMENTS DONT LES ESPACES SONT RÉDUITS »

Les propos faisant allusion aux logements en construction révèlent l'inadaptation des travaux réalisés aux réalités sociales et culturelles locales : « *Ces travaux ne prennent pas en compte les besoins réels des Congolais. Par exemple, les logements qui sont en construction ont pour la plupart 2 à 3 chambres, alors que la famille congolaise compte 4 à 5 enfants plus neveux, nièces et parents.* »

Les logements conçus dans une logique d'économie d'espace, en fonction des normes occidentales, ne correspondent pas à un cadre adéquat favorisant la vie familiale selon la conception africaine, congolaise de la famille.

« DES QUARTIERS DE BRAZZAVILLE BIEN CONSTRUITS »

La modernisation de la ville de Brazzaville ne touche pas tous les quartiers. Dans les propos recueillis, les quartiers considérés comme étant « *bien construits* » sont ceux du « centre-ville » et ceux où il y a des logements construits par la Société de promotion et de gestion immobilière (SOPROGI). Mais aussi certains quartiers situés hors du centre, à la périphérie de la ville (Diata, Nkombo 2) dont l'image s'est améliorée avec des constructions modernes, confortables, à usage d'habitation ou commercial. Ces quartiers, dont la plupart des bâtiments sont construits en matériaux durables, et dont les résidents ne sont pas épargnés par des interruptions fréquentes d'approvisionnement en eau et en électricité, représentent la modernité de la ville de Brazzaville.

« DES TRAVAUX QUI ATTIRENT L'ATTENTION »

Dans les propos des citoyens de Brazzaville interrogés sur les travaux qui attirent leur attention, ce sont les travaux de reconstruction des routes (l'avenue de la Paix ; l'avenue de l'OUA) et de construction des logements qui sont évoqués. La référence à ces travaux, très visibles, laisse supposer qu'elle est en rapport avec des problèmes vécus au quotidien à Brazzaville, notamment les difficultés de transport et de logement.

D'autres travaux en cours, tels que la construction des bâtiments publics et de l'aéroport, semblent moins retenir l'attention. On peut postuler que ces autres travaux retiennent moins l'attention dans la mesure où ils seraient loin des préoccupations immédiates des citoyens qui sont en rapport avec des problèmes pour lesquels ils attendent des solutions.

EFFETS DE LA MONDIALISATION URBAINE ET PERSPECTIVE

La mondialisation urbaine a des effets sur les sociétés africaines caractérisées par la vie communautaire. La vie communautaire implique coopération et entraide, communauté d'action pour vivre, s'épanouir et traiter des questions essentielles. Dans les villes africaines, symbole de modernité, le processus moderne d'individualisation entraîne, à travers la séparation de l'individu et des ensembles collectifs, l'affaiblissement des communautés concrètes et relativement cohérentes dans lesquelles les êtres humains avaient trouvé solidarité et sens tout au long de l'histoire.

Dans les quartiers dits résidentiels de Brazzaville, des logements modernes, bien délimités, sont entourés de murs très hauts qui créent la séparation avec le voisinage.

Dans de tels quartiers aménagés, dépourvus d'espaces de rencontre, où chacun doit être chez soi, les contacts sont peu fréquents, sinon rares. Dans les quartiers périphériques, notamment les plus éloignés du centre-ville, les parcelles sont, certes, bien délimitées, mais sont rarement entourées de murs. Dans ces quartiers dits « populaires » où le contact avec le voisinage est possible, se développent des formes de coopération et d'entraide témoignant de la solidarité qui permet aux résidents de prendre des initiatives pour faire face à l'insalubrité, aux difficultés d'accès à leurs quartiers, d'approvisionnement en eau et en électricité, d'accès aux centres de soins de santé et aux établissements scolaires.

Les sociétés africaines sont le lieu d'expression des pratiques et des croyances en tant que traits caractérisant des identités sociales et culturelles. Brazzaville est une ville où les rues peuvent être interdites à la circulation à l'occasion d'un deuil, d'un culte religieux, ou autre manifestation ; et où l'on observe des pratiques, justifiées ou injustifiées, qui induisent des nuisances de toutes sortes qui affectent la qualité de vie. Des pratiques et comportements qui génèrent l'insalubrité, les nuisances pouvant être justifiées par le manque de structures de voirie pour le ramassage d'ordures ménagères, le manque de toilettes publiques, d'espaces aménagés pour le commerce, etc. Cependant, quand bien même certaines structures existent, certaines pratiques et comportements peuvent être considérés comme symptômes d'inadaptation à l'environnement urbain.

Au regard des réalités actuelles, l'aménagement des villes africaines se référant à des normes standards, sans prendre en compte les ressources, potentialités et réalités locales, aura des effets négatifs dans la mesure où les citoyens exclus du processus de modernisation ne vont pas s'approprier leur ville. Les types de constructions peu adaptés aux réalités locales et les disparités entre quartiers créent des déséquilibres qui affectent inéluctablement le lien social. Les villes aménagées, sous influence de la mondialisation urbaine, sans prendre en considération les réalités sociales et culturelles, créent des conditions défavorables aux relations humaines et au lien social. Les citoyens plaintifs à cause des problèmes créés par l'aménagement de leur ville peuvent réagir, consciemment ou inconsciemment, à un environnement urbain source de frustrations, de conflits et de stress.

CONCLUSION

Des phénomènes apparaissant dans les villes tels que délinquance, violences, criminalité, qui ont attiré l'attention des psychologues sociaux, des architectes et des urbanistes, ont fait l'objet d'études qui ont montré qu'ils sont les effets des types d'aménagement des espaces urbains. De tels phénomènes amènent à prendre conscience de la nécessité de construire non pas des « villes mondiales », mais des villes aux dimensions humaines ouvertes à la diversité et qui favorisent l'épanouissement et le bien-être des citoyens. Les phénomènes liés à la mondialisation urbaine et leurs conséquences vont amener à reconsidérer la question de l'habitat et des lieux, de l'aménagement d'espaces et de la construction des ensembles urbains pour « vivre-ensemble » au-delà des différences. Penser désormais la question de l'aménagement en prenant en considération les réalités sociales et culturelles permettra à l'avenir de construire des agglomérations ou des rénovations urbaines susceptibles de contrer les effets néfastes de la mondialisation.

BIBLIOGRAPHIE

- AFFERGAN Francis, 1997: *La pluralité des mondes, vers une autre anthropologie*, Paris: Éditions Albin Michel.
- BALANDIER Georges, 1985: *Sociologie des Brazzavilles noires*, Paris: Presses de la Fondation des sciences politiques.
- DORIER-APPRILL Elisabeth, KOUVOUAMA Abel et APPRILL Christophe, 1998: *Vivre à Brazzaville, modernité et crise au quotidien*, Paris: Khartala.
- LE BRIS Émile, 2001: «Croissance urbaine et gestion des villes». In LERY Alain et VIMARD Patrice (éds), *Population et développement: les principaux enjeux cinq ans après la Conférence du Caire*, Paris: Les Documents du CEPED, n° 12, 39-49.
- MATTELART Armand, 2007: *Diversité culturelle et mondialisation*, Paris: La Découverte.
- MATTELART Armand, 1999: *La communication-monde, Histoires des idées et des stratégies*, Paris: La Découverte.
- OLIVIER DE SARDAN Jean-Pierre, 1997: *Vers un nouveau développement du Tiers-monde*, Paris: L'Harmattan.
- TOURAINÉ Alain, 1992: *Critique de la modernité*, Paris: Fayard.

ABSTRACT

This article is a contribution to the issue of urban development pointing out an African city, Brazzaville, in the context of urban development. The author is trying to catch the rationality that underpins modernizing works in progress in Brazzaville, in the framework of the fiftieth anniversary celebration of independence. Taking into consideration some views collected from city dwellers, the author is also attempting to surround their appreciation on the modernizing of Brazzaville and the subsequent current heavy works. At last, the article is an analysis on urban globalisation consequences in Africa and is trying to make out the future prospects in the view of the present trends.

Keywords : *Modernity, globalisation, main building workings, cultural diversity, Brazzaville.*

ZUSAMMENFASSUNG

Dieser Beitrag zu den Überlegungen zur städtischen Globalisierung wirft in Bezug auf die afrikanische Stadt Brazzaville einen kritischen Blick auf die Globalisierung. Der Autor versucht, die Rationalität zu begreifen, die den in Brazzaville in der Perspektive des 50. Jubiläums der Unabhängigkeit unternommenen Modernisierungsarbeiten zu Grunde liegt. Anhand der bei den Stadtbewohnern von Brazzaville eingeholten Meinungsäußerungen versucht er auch zu erfassen, welchen Blick letztere auf die Modernität der Stadt Brazzaville und auf die laufenden Modernisierungsarbeiten werfen. Schliesslich wird im Beitrag die Wirkung der urbanen Globalisierung in Afrika analysiert und der Autor versucht, anhand der heutigen Tendenzen einige Aspekte vorauszusehen.

Stichwörter : *Modernität, Globalisierung, grosse Bauwerke, kulturelle Vielfalt, Brazzaville.*

TABLE DES MATIÈRES

Ola Söderström, Blaise Dupuis <i>Éditorial : Mondialisations urbaines : Flux, formes et gouvernances</i>	5
Isabelle Schoepfer, Joëlle Salomon Cavin <i>Banque mondiale : la ville reconsidérée</i>	9
Laurence Crot <i>Lost in translation : la mondialisation d'un modèle de gouvernance urbaine ...</i>	25
Blaise Dupuis <i>Gouvernance urbaine et modèle néo-traditionnel : le partenariat public-privé du Val d'Europe</i>	39
Frédéric Dobruszkes, Patrick Rérat <i>Entre position dans le système-monde et stratégies des compagnies aériennes : une comparaison de la desserte aérienne de Bruxelles et Zurich</i>	55
Mathias Lerch, Philippe Wanner <i>Quels apports démographiques des migrations internes des étrangers pour les villes suisses ?</i>	73
Patrick Naef <i>Mise en tourisme et production patrimoniale au Monténégro : Kotor et sa « labélisation UNESCO »</i>	89
Béatrice Ferrari <i>« Pékin n'a plus rien à envier aux villes européennes » : descriptions du monde en mouvement, vu de Pékin</i>	105
Julien Mbambi <i>La modernisation d'une ville capitale en Afrique centrale, Brazzaville : enjeux, réalités et perspectives</i>	123

Ola Söderström, Blaise Dupuis

Éditorial : Mondialisations urbaines : Flux, formes et gouvernances 5

Isabelle Schoepfer, Joëlle Salomon Cavin

Banque mondiale : la ville reconsidérée 9

Laurence Crot

Lost in translation : la mondialisation d'un modèle de
gouvernance urbaine 25

Blaise Dupuis

Gouvernance urbaine et modèle néo-traditionnel :
le partenariat public-privé du Val d'Europe 39

Frédéric Dobruszkes, Patrick Rérat

Entre position dans le système-monde et stratégies des
compagnies aériennes : une comparaison de la desserte
aérienne de Bruxelles et Zurich 55

Mathias Lerch, Philippe Wanner

Quels apports démographiques des migrations internes des
étrangers pour les villes suisses ? 73

Patrick Naef

Mise en tourisme et production patrimoniale au Monténégro :
Kotor et sa « labélisation UNESCO » 89

Béatrice Ferrari

« Pékin n'a plus rien à envier aux villes européennes » :
descriptions du monde en mouvement, vu de Pékin 105

Julien Mbambi

La modernisation d'une ville capitale en Afrique centrale,
Brazzaville : enjeux, réalités et perspectives 123