

FORCES ECONOMIQUES, DYNAMIQUES D'INNOVATION ET MUTATIONS SOCIALES : LE NOUVEL HORIZON DES METROPOLES MONDIALISEES.

La double dynamique de mondialisation et de métropolisation impose de penser différemment non pas uniquement l'économique, les régimes d'innovation technique et le social, pris un par un, mais également les rapports complexes que ces trois domaines entretiennent les uns avec les autres.

a) **La mondialisation des échanges, des savoirs et de l'innovation technique** ainsi que la **mise en concurrence des villes** les unes avec les autres bien au-delà des frontières nationales (Eckardt et Hassenpflug, 2004, Savitch et Kantor, 2002) alimentent la **thèse de la convergence urbaine** (Cohen, 1996). D'une part, les conditions de la compétitivité contraindraient les constructions institutionnelles vers des règles du jeu partagées ; d'autre part, l'internationalisation des acteurs (investisseurs, bureaux de consultance et de conseil) et la diffusion rapide des outils d'action (solutions techniques, référentiels des systèmes de gestion, choix architecturaux) favoriseraient une « homogénéisation » des modèles de métropolisation. Critiquant cette « normalisation », d'autres travaux soulignent le rôle des cultures et institutions politiques héritées et celui des espaces d'autonomie des pouvoirs publics, nationaux et locaux (Shatkin, 2007).

Approches historiques et comparaisons entre aires culturelles sont donc une ressource indispensable à l'analyse des mutations urbaines contemporaines, au croisement des forces de convergence et des résistances locales.

b) Au-delà de leurs effets de convergence/différenciation, ces trajectoires urbaines témoignent de la **persistance de l'encastrement** (Granovetter, 1985) **des dynamiques techniques et économiques dans des formes sociales, des matrices symboliques et des politiques publiques qui évoluent selon des temporalités différentes** (Lepetit et Pumain, 1993). Or, parce que l'essentiel de la croissance urbaine concerne aujourd'hui des pays émergents ou pauvres, que les rythmes de croissance et les masses humaines concernées y sont inédits, les modalités de cette urbanisation dans les « Suds » pèsent de manière stratégique sur un certain nombre d'enjeux mondiaux pour lesquels la compatibilité des objectifs reste à construire. Par exemple, les politiques énergétiques locales sont de plus en plus, dans les villes industrialisées, un enjeu du développement durable et de la lutte contre le changement climatique, tandis qu'elles demeurent, dans les pays émergents, d'abord des outils d'impulsion du développement économique et social.

Cela situe tout l'intérêt d'amplifier une approche comparative permettant d'appréhender la diversité des trajectoires des « villes ordinaires » (Robinson, 2006) ; de caractériser les réponses originales et innovantes apportées aux défis socio-techniques d'une urbanisation hétérogène (Jaglin, 2010) ; d'analyser les choix des dispositifs spatiaux dans les projets architecturaux et urbains ; d'observer ce qu'il en est de la mise en péril des marchés locaux du logement par la fluidité des masses financières qui se déplacent à grande vitesse (Renard, 2008) ; d'identifier les régulations appropriées aux empilements institutionnels issus de l'adoption à marche forcée de réformes néolibérales (Graham et Marvin, 2001).

c) Ces heurts entre dynamiques d'échelle différentes se retrouvent à des niveaux plus fins lorsque l'on observe le rapport entre les métropoles et des ensembles urbains de plus petite taille.

Ces interactions entre lieux et les raisonnements inter-échelles sont devenus d'ailleurs un objet de recherche en tant que tel. Les systèmes de transport de marchandises, par exemple, participent autant à l'insertion des métropoles dans la mondialisation et à leur compétitivité à l'échelle mondiale (O'Connor, 2010) qu'à la structuration de leurs liens avec d'autres territoires plus proches. L'analyse croisée de ces systèmes de transport et des dynamiques métropolitaines est donc particulièrement performante, y compris sur la longue durée (Bretagnolle et al., 2008). Elle est par ailleurs cruciale dans la mesure où ces flux logistiques génèrent localement des externalités négatives fortes en termes d'étalement urbain, d'émissions de CO₂, de déséquilibres sociaux et d'accès à l'emploi. La compréhension de l'organisation actuelle des chaînes de transport, à plusieurs échelles, et de leurs conséquences sur l'organisation des villes est ainsi nécessaire pour imaginer la ville durable de demain (Dablanc, 2007).

d) C'est enfin la dynamique de métropolisation elle-même qui conduit à changer les échelles de raisonnement (Ascher, 1995). On observe actuellement, à ce propos, **un dialogue renouvelé entre aménagement et architecture** à travers l'architecture de la grande échelle qui est aussi une architecture inter-échelles (Sieverts, 2001). Cela provient, notamment, du constat d'une déconnexion, dans les pratiques de programmation, entre des politiques et des projets de transport qui se déploient sur une vaste échelle et des raisonnements en termes d'éco-quartiers encore largement centrés sur l'habitat et des échelles bien plus petites. Entre les deux se déploient toutes les questions de l'urbanité, des pôles d'échanges, des relations inter-quartiers (Julia Sort, 2006, Secchi, 2005). Cette évolution des approches provient également de la perception, à propos des ensembles métropolitains, d'un clivage entre sciences sociales et disciplines de projet qui ne permet pas de surmonter une opposition entre une posture rétrospective et analytique d'un côté et posture tendanciellement utopique de l'autre.