

Juhe 2017

MÉTROPOLES COMPÉTITIVES ET HORIZONS DE JUSTICE SPATIALE

Le rôle des aires métropolitaines dans l'agenda mondial des gouvernements locaux et régionaux pour le 21^e siècle

Agnès Deboulet (coord.), avec Cyprien Butin et Jeanne Demoulin

Comité scientifique : A. Dubresson, F. Dufaux, P. Gervais-Lambony,

A. Quentin, P. Philifert, T. Vitale

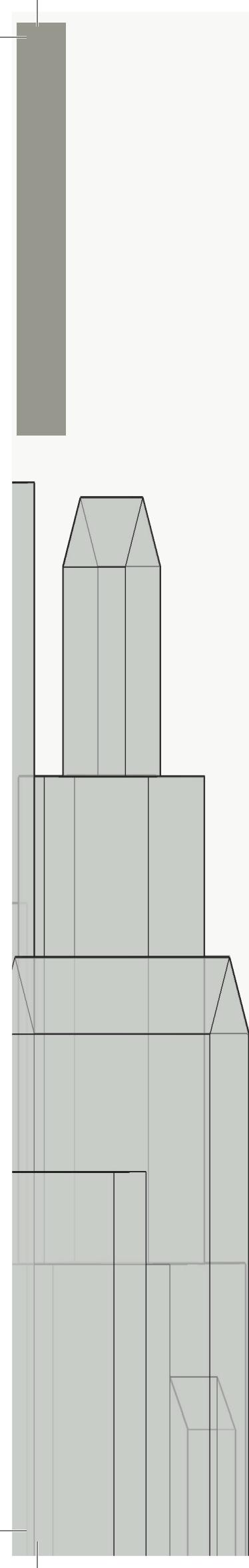
Résumé exécutif

La version complète du rapport se trouve disponible sur le site
<https://www.uclg-cisdp.org> à la rubrique Publications.

Le texte intégral dont est issu le présent résumé a été réalisé comme une contribution au 4^{ème} rapport mondial sur la décentralisation et la démocratie locale de CGLU. Son contenu est le fruit d'échanges avec des collectivités locales membres de CGLU, en particulier ceux de la Commission inclusion sociale, démocratie participative et droits humains, lors de séminaires de travail ou d'entretiens individuels. Il a été partiellement intégré au Chapitre : *Aires métropolitaines: la complexité de l'ère métropolitaine.*

INTRODUCTION

LES MÉTROPOLES, LIEU DE VIE DU QUART DE L'HUMANITÉ



Si l'urbanisation est un fait incontournable de ce début de XXI^e siècle avec 54% de la population définie comme urbaine et un quart vivant dans les métropoles¹, celle-ci est souvent présentée de façon opposée voire antagonique : entre d'un côté la ville tentaculaire, source de maux, productrice de marginalité, et de l'autre la ville comme lieu d'opportunités. En effet, les métropoles concentrent l'essentiel produit intérieur brut (PIB) des Etats, renforçant ainsi une double tendance : d'un côté la compétition inter-urbaine nationale et internationale devient un modèle dominant, de l'autre les métropoles cherchent à mettre au diapason leurs pouvoirs politique et économique ce qu'illustrent diverses initiatives parfois concurrentes de rassemblement international des collectivités locales.

¹ Par soucis de clarté, les métropoles sont définies dans ce rapport comme des espaces urbanisés de plus d'un million d'habitants. En 2050, le monde devrait abriter 66% d'urbains selon les projections démographiques et le gros de cette croissance devrait se produire dans les régions les moins urbanisées, notamment en Afrique et en Asie.

Ce rapport entend dresser un constat réaliste, faisant état de la grande variété des processus d'urbanisation et de gestion urbaine : à titre d'exemple, tandis que la plupart des métropoles connaissent des taux d'accroissement démographique importants, amenant parfois leur population à doubler en 20 ans, d'autres, en « rétrécissement », assistent à la fermeture de leurs industries et se dépeuplent.

Dans ce contexte, les mégapoles ou méga-villes² interpellent de façon particulière en raison de leurs difficultés à définir une urbanité nouvelle et à assurer une qualité de vie satisfaisante pour toutes et tous, notamment au sein des territoires des périphéries populaires qui sont ceux qui croissent le plus vite et ont les ressources les plus limitées.

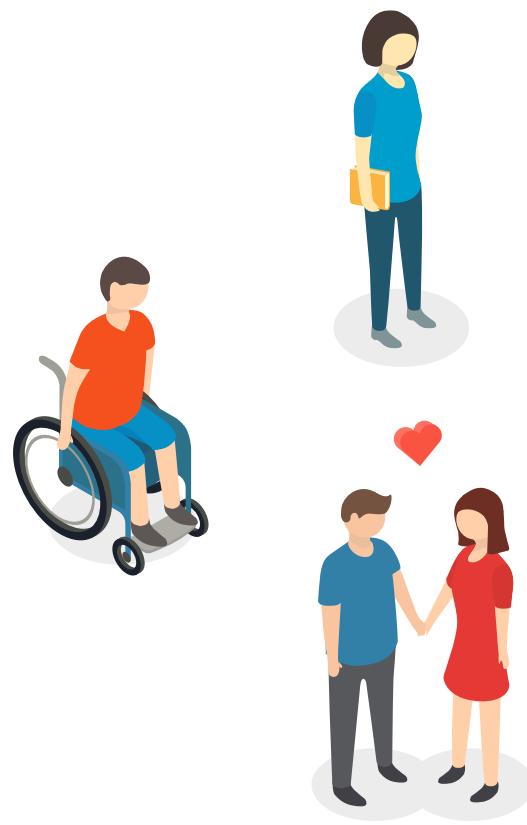
Aussi, les métropoles sont-elles arrivées à un tournant et des acteurs variés comme des gouvernements locaux commencent aujourd'hui à interroger les **modalités de conciliation entre compétitivité et équilibres sociaux**.

Nous irons plus loin dans ce rapport en montrant que les **objectifs de compétitivité font prendre un risque sérieux de fragilisation sociale et économique et exacerbent les contradictions sociales et spatiales dans les aires métropolitaines**.

Dans le même temps, les métropoles ont des atouts importants, notamment en matière de production de biens culturels et éducatifs ou d'offre d'emplois qui compensent en partie les difficultés du quotidien. De plus, les métropoles sont aux premières loges pour proposer rapidement des solutions viables et alternatives à la consommation d'énergie fossile et pas seulement corriger les externalités négatives de l'urbanisation.

² On appelle méga-villes les zones urbaines de plus de 10 millions d'habitants.

Dans ce rapport nous postulons que la métropole est un bien commun qui doit être partagé. Aussi, la prise de conscience des **atouts de la solidarité urbaine pour la métropole, entre ville centre et périphéries**, est également indispensable et urgente afin de permettre le contrôle de l'étalement urbain, la maîtrise des enjeux environnementaux et sociaux qui appellent à un renouveau de la planification. Ceci doit être abordé à partir des expériences très différentes des quartiers, villes ou territoires urbains au sein de la métropole, tout en tenant compte des mutations très rapides que celles-ci connaissent et des multiples tensions – inégalités et défis environnementaux – qui en résultent.



UN FIL DIRECTEUR : LA JUSTICE SPATIALE

L'idée de justice, et en particulier de justice spatiale, est au cœur de cette refondation urbaine permettant de penser un avenir toutes et tous dans une métropole soucieuse de bien vivre.

Ce principe de lecture de la société est porté à la suite des travaux de Henri Lefebvre – à qui l'on doit la notion de « droit à la ville » – notamment par les chercheurs fondateurs de la revue en ligne « Justice spatiale/spatial justice »¹. Il suggère que tout investissement ayant partie liée à l'espace peut être vecteur de plus ou moins de justice ou d'injustice et ainsi que l'action publique doit être attentive aux discriminations et aux inégalités spatiales qu'elle peut véhiculer. Elle doit tenter de contrer les effets des politiques compétitives généralisées par la plupart des métropoles depuis plusieurs décennies, et notamment les inégalités spatiales et sociales grandissantes. Les politiques publiques peuvent aussi commencer à trouver des modèles alternatifs

Aussi, cette contradiction entre compétitivité et justice sociale traverse les trois parties constitutives de ce rapport dont le parti-pris repose sur l'idée d'exposer les débats en cours sur les diverses réalités et politiques métropolitaines et d'exposer les risques associés ainsi que certaines pistes.

¹ Parmi lesquels les membres du Comité scientifique de ce rapport, Frédéric Dufaux, Aurélie Quentin, Philippe Gervais-Lambony, Pascale Philifert, membres du LAVUE.

La **première partie** expose les contradictions entre des économies urbaines de plus en plus tournées vers l'attractivité et la mise en concurrence des territoires métropolitains, et une distribution des ressources inégalitaire.

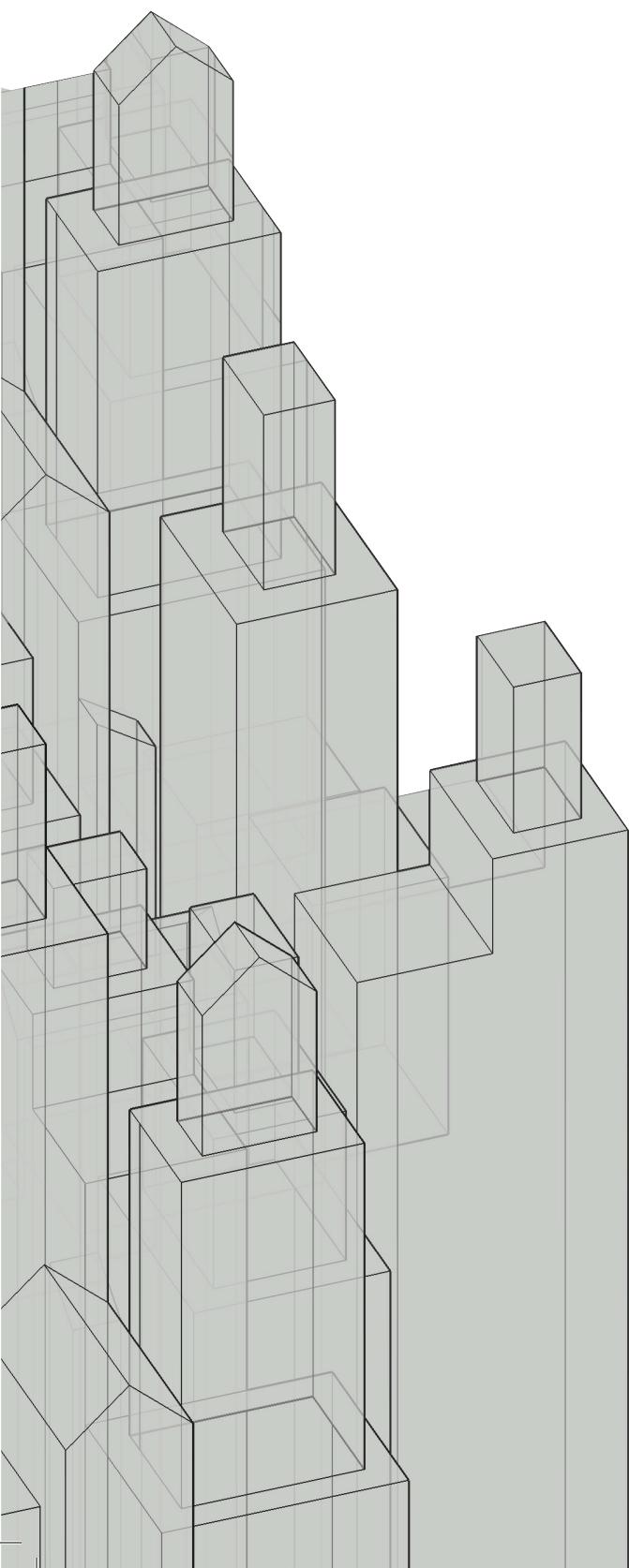
Dans la **deuxième partie** sont interrogés les modèles de développement. L'impérieuse exigence de durabilité requiert une réflexion et des plans d'action coordonnés pour repenser une orientation basée sur les énergies fossiles sans abandonner les préoccupations de justice sociale, ce que suggère le concept du « *buen vivir* ».

Enfin la **troisième partie** questionne les modèles de gouvernance et de gestion urbaine. Comment les villes ont elles pensé et mis en œuvre des politiques urbaines plaçant au centre la justice et promouvant la démocratie urbaine ?



PREMIÈRE PARTIE

LIMITER LES EFFETS SOCIAUX DE LA COMPÉTITION ET DE LA FINANCIARISATION DANS LES MÉTROPOLES



La phase de mondialisation actuelle se caractérise par un double phénomène:

(i) le mouvement de concentration de populations et d'activités dans les centre urbains que l'on appelle métropolisation. Les métropoles sont les principaux bénéficiaires de ce mouvement du fait de leur meilleure connectivité avec l'extérieur, ce qui leur permet d'ancrer les nouveaux moteurs du développement économique que sont l'informatique, les biotechnologies, les NTIC, etc. (ii) La mise en compétition de ces métropoles. Il s'en suivrait l'émergence d'une « économie d'archipel » où les grandes régions urbaines ont tendance à fonctionner en réseau entre elles, plus qu'en relation avec des zones périurbaines et rurales de plus en plus à l'écart, ce que suggère l'ouvrage de Saskia Sassen sur les « villes globales » de Tokyo, New-York et Londres¹. Cette analyse est cependant à nuancer étant donné le rôle joué par des métropoles, notamment celles des pays émergents comme Bangkok, Istanbul ou Téhéran, dans leur qualité de principale porte d'entrée du pays vers le monde extérieur et de « moteur de la croissance ».

Alors que l'attractivité des investissements, touristes, entreprises et emplois est dorénavant perçu comme un enjeu prédominant, des décideurs publics transforment les politiques publiques pour soutenir leurs « champions nationaux ». Les investissements se concentrent ainsi sur des villes dont le poids démographique et économique est considéré comme suffisant pour être compétitif, et ce, à travers l'élaboration de documents de planification urbaine stratégique, l'organisation d'événements internationaux (sportifs notamment), et de projets de renouvellement de friches industrielles par exemple. A l'origine cette tendance concernait principalement des métropoles de pays industrialisés, mais elle touche aujourd'hui l'ensemble des métropoles, et surtout les mégapoles, tendant à dépasser la dichotomie nord-sud.

¹ Saskia Sassen, *The Global City - New York, London, Tokyo*, 2^e éd., Princeton, N.J., Princeton University Press, 2001



EFFETS SOCIAUX DE LA COMPÉTITION ET DE LA FINANCIARISATION

Ces politiques alimentent des effets secondaires liés au renchérissement du coût du foncier d'où à la fois (i) au plan économique des effets ravageurs sur les activités industrielles ou de service ou de l'économie informelle, comme à Mumbaï avec le démantèlement « précurseur » des industries textiles localisées au centre dans les années 1980, et la relocalisation des activités (ateliers et petites fabriques) du Bazar d'Istanbul, accusées de nuisances incompatibles avec la vocation touristique du cœur de la métropole en périphérie; et (ii) au plan socio-spatial un phénomène diffus ou visible de gentrification ou, à tout le moins, d'exclusion des populations les plus fragiles, par exemple dans les « City Improvement Districts » de Nairobi et les politiques de déplacement des populations les plus fragiles de Delhi et de Moscou, quand il ne s'agit pas de projets dits d'urbanisme « sélectif » comme les résidences fermées (« gated communities »).

Tous ceci est renforcé par la place croissante prise par l'industrie financière dans les projets urbains. De nouvelles méthodes d'évaluation fondées sur des critères de rentabilité des investissements immobiliers conduisent les acteurs privés aidés par le secteur public à sélectionner les villes ou morceaux de villes déjà réputées ou qui ont un fort potentiel de retour sur

investissement. Ces arbitrages se font souvent au détriment des projets les plus nécessaires au plus grand nombre : transports collectifs, systèmes de santé et éducatifs publics, accès à la culture pour tous. Cela est particulièrement flagrant en Afrique du Nord et au Moyen-Orient où les fronts d'eau, hyper-centres et friches industrielles, situés dans des emplacements de choix, ont été très prisés par les investisseurs du Golfe. Une situation face à laquelle certaines métropoles, poussées par des collectifs de citoyens, ont commencé ou persisté à s'insurger.

PISTES D'ACTION POUR LIMITER CES EFFETS

Dans ce contexte, les auteurs de ce rapport ont cherché à faire un tour d'horizon international des exemples innovants en matière de justice spatiale et de durabilité, à même de contrecarrer les effets délétères de cette mise en compétition métropolitaine. A condition de ne pas être imposées, ces initiatives sont riches d'enseignements.

Ainsi, dans certaines métropoles des expériences ont cherché à (i) limiter les effets sociaux généralement associés à la régénération urbaine au travers d'une « nouvelle génération » de mégaprojets urbains, tels Startford City à Londres et Amsterdam South Axis où l'engagement de l'Etat a permis de construire

davantage de logements sociaux; (ii) valoriser la production d'habitat subventionné dans des zones accessibles – par exemple avec la banque foncière de Cleveland, mise en place suite à la crise des *subprimes* de 2008, ou à São Paulo qui a promu en 2016 un nouveau plan municipal pour l'habitat incluant le développement des ZEIS (Zones spéciales d'intérêt social) et le développement de quotas de solidarité dans les secteurs de marché non contrôlés.

Pour limiter l'impact de la finance sur la vision de la ville et d'un urbanisme « par brique » (projet par projet), deux mesures sont à mettre en avant : d'une part, un processus démocratique et décentralisé de planification stratégique à l'échelle métropolitaine doit permettre de définir à l'avance les investissements à prioriser ; d'autre part, une meilleure évaluation du recours

à l'endettement qui a déjà porté préjudice à nombre de collectivités: en France, des collectivités comme le département de Seine-Saint-Denis, et plusieurs communes ont été démarchées au cours des années 2000, par des banques qui leur ont proposé des crédits complexes structurés. La particularité de ces prêts est, la variabilité de leurs taux – après une première période de taux réduit – indexés sur des paramètres volatils comme l'inflation, le cours de devises étrangères ou encore le prix de l'énergie. Ces élus ont succombé d'autant plus volontiers à ces propositions qu'elles leur permettaient d'abaisser artificiellement la charge de leurs emprunts et présenter un bilan flatteur à leur électorat. Cependant, la dégradation de la situation financière mondiale à partir de 2008 ont fait perdre (et ont fait perdre à leurs contribuables) des sommes considérables.



Enfin, au-delà d'objectifs purement urbanistiques, les pouvoirs publics peuvent promouvoir des politiques de développement local et économique qui ne soient pas associées à l'impératif de la compétitivité, en encourageant les organisations et les individus qui travaillent à la constitution de réseaux émergents – par exemple au travers de l'économie collaborative – et en favorisant des formes de complémentarité territoriale, régionale voire internationale.



DEUXIÈME PARTIE

PERMETTRE L'AVÈNEMENT ET LA PÉRENNISATION D'ESPACES MÉTROPOLITAINS DURABLES



La lutte contre le dérèglement climatique implique un objectif de **réduction de 50 % des émissions de gaz à effet de serre** –d'ici 2030 pour limiter le réchauffement à 2°C d'ici 2100¹. Dans ce contexte, et avec des métropoles qui souffrent toutes plus ou moins fortement de la pollution et sont responsables de 70% des émissions –, la nécessité d'un « développement durable », c'est à dire qui « réponde aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs » (rapport Brundtland de 1987) est progressivement devenu un leitmotiv des politiques urbaines.

De nombreuses initiatives, souvent initiées par les municipalités elles-mêmes, ont été érigées au rang de bonnes pratiques et déclinées **à ce titre à travers le monde**, par exemple en matière (i) d'efficacité et de transition **énergétique** – construction de bâtiments à énergie positive comme à Pune (Inde), promotion de mobilités douces comme le système de vélos en libre-service YouBike à Taipei (Taïwan), etc. – (ii) d'économie circulaire à travers le tri des déchets – comme à San Francisco, qui a mis en place un système de taxation de la production de déchets – (iii) d'agriculture urbaine – comme à Rosario (Argentine) où de petits lots de jardins sont valorisés pour contribuer à améliorer l'alimentation des habitants frappés par la crise. Toutefois les limites, notamment sociales, de certaines de ces initiatives n'ont pas toujours été mises en évidence.

¹ Groupe intergouvernemental d'étude de l'évolution du climat (GIEC)



LIMITES DES POLITIQUES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE À CONSIDÉRER

Globalement, en dépit d'effets incitateurs positifs, ces initiatives ont des résultats souvent insuffisants (i) car s'inscrivant dans la perspective d'une « économie verte » qui ne remet pas en question l'idée productiviste du développement ; (ii) d'une attention limitée à la dimension sociale du développement durable. Cela se manifeste en particulier à travers trois injonctions du développement durable sur les politiques urbaines que sont la densification, les quartiers écologiques et la résilience.

L'étalement urbain contrarie le principe de durabilité : d'accessibilité des services et logements, notamment pour les classes populaires, de consommation excessive des sols et de pollution due à l'augmentation du trafic automobile. Cependant, les politiques de densification – par exemple à travers la mise en place de BRTs² comme à Johannesburg, dont l'objectif est de passer de 7000 à 33 000 habitants par km² – ont parfois pour corollaire une forte spéculation foncière et immobilière qui marginalise les populations les plus vulnérables.

² Bus Rapid Transit, qui correspond à l'appellation française de Bus à haut niveau de service (BHNS), caractérisé par une forte fréquence, un parcours rationalisé au moins partiellement en site propre et un système de priorité aux feux tricolores et aux ronds-points garanti par des aménagements spécifiques.

Cela se manifeste également à Los Angeles et dans une certaine mesure à Lima, où le fond MIVIVIENDA S.A., entreprise d'Etat qui agit comme intermédiaire entre les sociétés immobilières, promeut le remplacement d'anciens logements de la ville-centre construits sur deux étages par des tours modernes de 10 à 20 étages, ce qui bénéficie avant tout aux classes moyennes et supérieures, mais pas aux moins dotées des classes populaires³.

Conçus comme des vitrines du développement durable, les écoquartiers sont une formule dont le succès mérite d'être tempéré lorsqu'ils deviennent souvent principalement des outils de promotion de la métropole. Leur efficacité pour faciliter la transition écologique peut être en partie questionnée par (i) la fiabilité de certaines innovations techniques (ii) l'écart entre les usages promus par les concepteurs et l'usage effectif, par exemple la baisse du déplacement automobile ou de la consommation électrique (iii) la difficulté de répliquer de tels projets dont les coûts économiques d'accès aux logements sont trop élevés, à l'exemple de la ville de Masdar, proche d'Abu Dhabi.

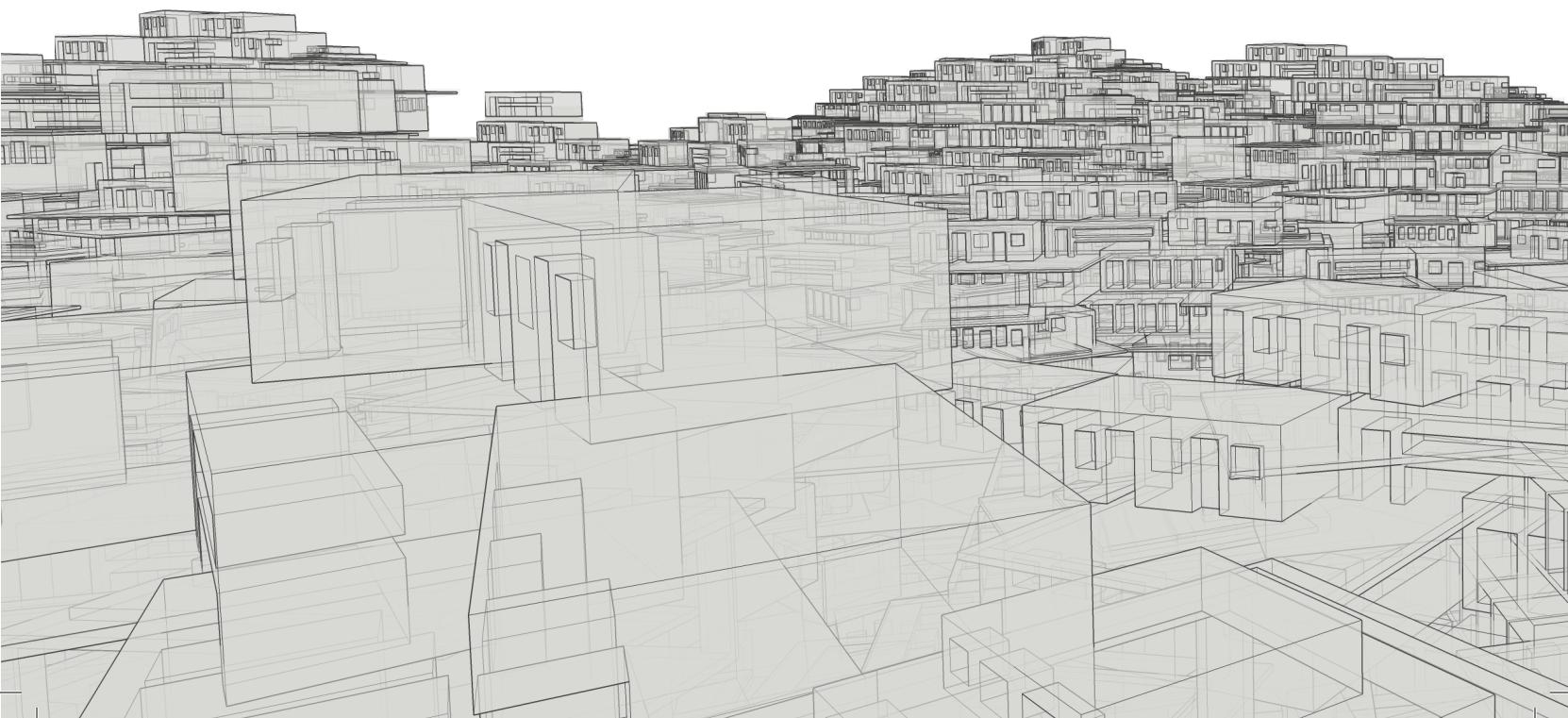
La plupart des politiques urbaines s'accordent désormais sur l'importance de renforcer la résilience des métropoles, ou aptitude d'une ville à réagir à s'adapter aux perturbations

³ Pablo Vega Centeno et Sara Lafosse, « La densification récente de Lima et ses défis en matière de logement et de transport », Problèmes d'Amérique latine, 2013, vol. 90, no 3, p. 39-56.

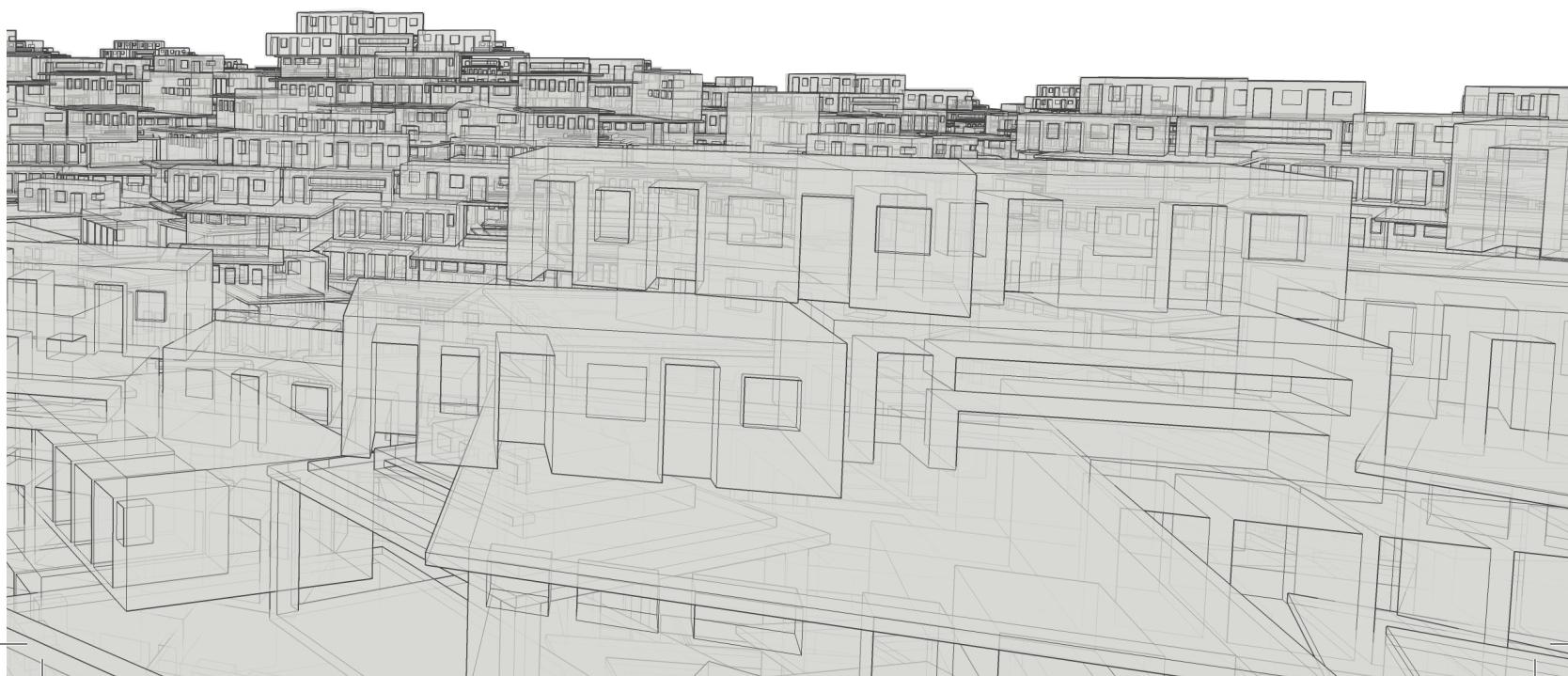
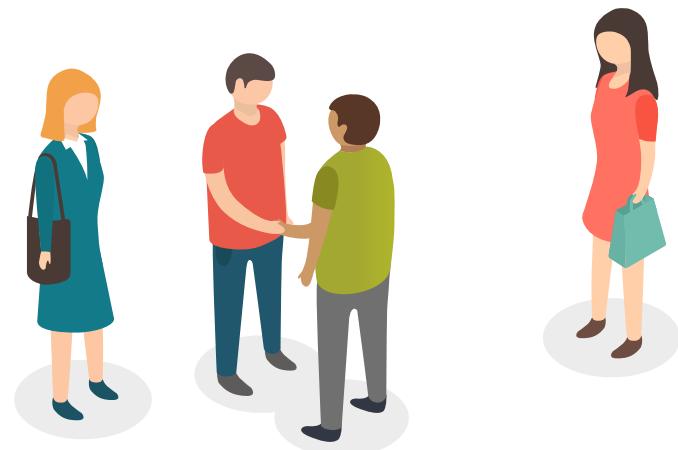
associées aux catastrophes naturelles dans le but de retrouver un état proche de la situation de départ. Pour lutter contre le dérèglement climatique, les métropoles doivent aussi porter l'ambition d'inverser la courbe de la production de gaz à effet de serre. Cette priorité s'impose aujourd'hui face à la multiplication des risques tels que le réchauffement et l'augmentation des inondations. Mais les politiques de lutte contre le dérèglement climatique en ville sont encore trop souvent des prétextes à la mise en place d'une ville attractive. Ainsi les « politiques du risque » peuvent-elles être en partie instrumentalisées par les aménageurs pour permettre l'éradication de quartiers populaires centraux (Istanbul, Le Caire, etc.). De plus, les politiques de lutte contre les inondations, gagneraient en efficacité si elles misaient sur les capacités des communautés pauvres des quartiers informels, comme à Jakarta où l'ONG Sanggar Ciliwung implantée à Bukit Duri a montré une gestion de crise exemplaire lors des crues de février 2007.

LA DIGNITÉ POUR TOUS ET LES DROITS HUMAINS À REMETTRE AU CŒUR DE LA DURABILITÉ

Si l'innovation technique ne peut suffire face à l'ampleur du dérèglement climatique, ce sont les modèles sociaux et économiques qui doivent évoluer, en lien avec la revendication croissante de justice dans les métropoles et territoires urbanisés. Le paradigme du *buen vivir*, mis en œuvre dans certaines villes d'Amérique latine comme Quito avec son plan de développement local 2012-2022, remet en cause le modèle d'économie de marché et propose de dépasser les limites du développement durable en se fondant sur des droits sociaux, économiques et environnementaux.



Dans cette approche, la croissance économique cesse d'être l'objectif de base : c'est sur la qualité de vie des personnes que l'accent est mis. Cette dernière est garantie par des droits : à la terre (par exemple par des droits de propriété collectifs pour les communautés indigènes), au logement (par exemple à travers le relogement in situ), aux services de base, à la mobilité, aux espaces publics, etc. Cette approche concorde d'une certaine manière avec celle d'autres travaux préparatoires à la conférence onusienne Habitat III d'octobre 2016 qui mentionnent l'importance d'une planification intégrée tenant compte de ces droits dès leur élaboration. Dans le cas de plans de déplacements, cette approche suggère que ceux-ci doivent être pensés aussi comme outils de lutte contre l'exclusion.



TROISIÈME PARTIE

REFORCER LA DÉMOCRATIE DANS LES MÉTROPOLES POUR DES POLITIQUES PUBLIQUES PLUS JUSTES



Les métropoles sont aujourd’hui soumises de façon croissante à la compétition entre les villes, laquelle s’accompagne d’un double phénomène : (i) d’injonction au renforcement de la « qualité » de la gouvernance des métropoles qui permettrait de rationaliser la dépense publique par des économies d’échelles, de renforcer la péréquation fiscale et d’améliorer l’efficacité de l’action publique afin de mieux répondre aux enjeux métropolitains. Ce phénomène ne touche néanmoins pas toutes les villes sachant que certains gouvernements résistent à la décentralisation, surtout lorsqu’il s’agit de métropoles perçues comme concurrentes de l’Etat ou de rapprochement des acteurs économiques et financiers avec les instances publiques. Ce constat est particulièrement prégnant dans des métropoles de pays développés et émergents telles que Mumbai, où le cercle de réflexion d’industriels « Bombay First », a promu dès 2003 une stratégie de transformation de la mégapole en une ville de « classe mondiale », s’inspirant du modèle de Shanghai.

Cependant cette transformation de la gouvernance à l’échelle métropolitaine au profit des acteurs privés pose la question de ses effets sociaux, et des moyens qui permettraient d’aboutir à une gestion qui ne se fasse pas au détriment des groupes les plus faibles et de la démocratie locale.



APPROFONDIR LA DÉMOCRATIE

L'émergence d'institutions métropolitaines n'a pas toujours l'effet escompté en termes d'efficacité de gestion, comme le montre la fusion opérée en 1998 entre Toronto et sa proche banlieue pour créer une seule ville, laquelle a renforcé la lourdeur administrative des séances du conseil municipal. De plus, les métropoles sont souvent accusées d'être technocratiques, ne permettant pas une représentation satisfaisante de l'ensemble des intérêts qui la composent, et étant souvent mises en place au profit de la ville-centre.

Pour renforcer la légitimité de ces instances, leur décentralisation paraît essentielle comme le montre l'expérience de Montréal, où l'autonomie de ses différents arrondissements est forte. Dans d'autres contextes, le modèle de la métropole multipolaire ou polycentrique paraît plus adapté. Celui-ci est promu par nombre d'élus locaux notamment ceux de « périphéries » comme la communauté d'agglomération Plaine Commune en Ile-de-France, ou encore l'association de municipalités Ciudad Sur dans l'aire métropolitaine de Santiago du Chili

De plus, renforcer leur légitimité implique également de redonner une place et un pouvoir aux citoyens ce qui peut se faire à travers (i) la mise en place de dispositifs institutionnalisés de démocratie participative, comme les

associations de résidents de métropoles indiennes, lesquels cependant sont souvent critiqués car souffrant d'un déficit démocratique et ne permettant d'assurer une délégation ou un partage du pouvoir avec les citoyens, ou (ii) le soutien aux initiatives citoyennes qui essaient rapidement dans toutes les métropoles du monde, lesquelles permettent de repenser les manières de concevoir et gérer démocratiquement les métropoles aujourd'hui et de penser concrètement la citoyenneté urbaine. Dans ce contexte, l'action de la Fédération sénégalaise des habitants (FSH) est exemplaire.

RENDRE LES POLITIQUES MÉTROPOLITAINES PLUS JUSTES

En matière de politiques urbaines à l'échelle métropolitaine, l'enjeu est que celles-ci visent à réduire les inégalités socio-spatiales, ce qui, pour ce faire, doit s'accompagner d'une amélioration des capacités d'agir des individus et des groupes sociaux. Ces principes sont mis en exergue au travers trois politiques publiques dans les services urbains, le logement et la mobilité.

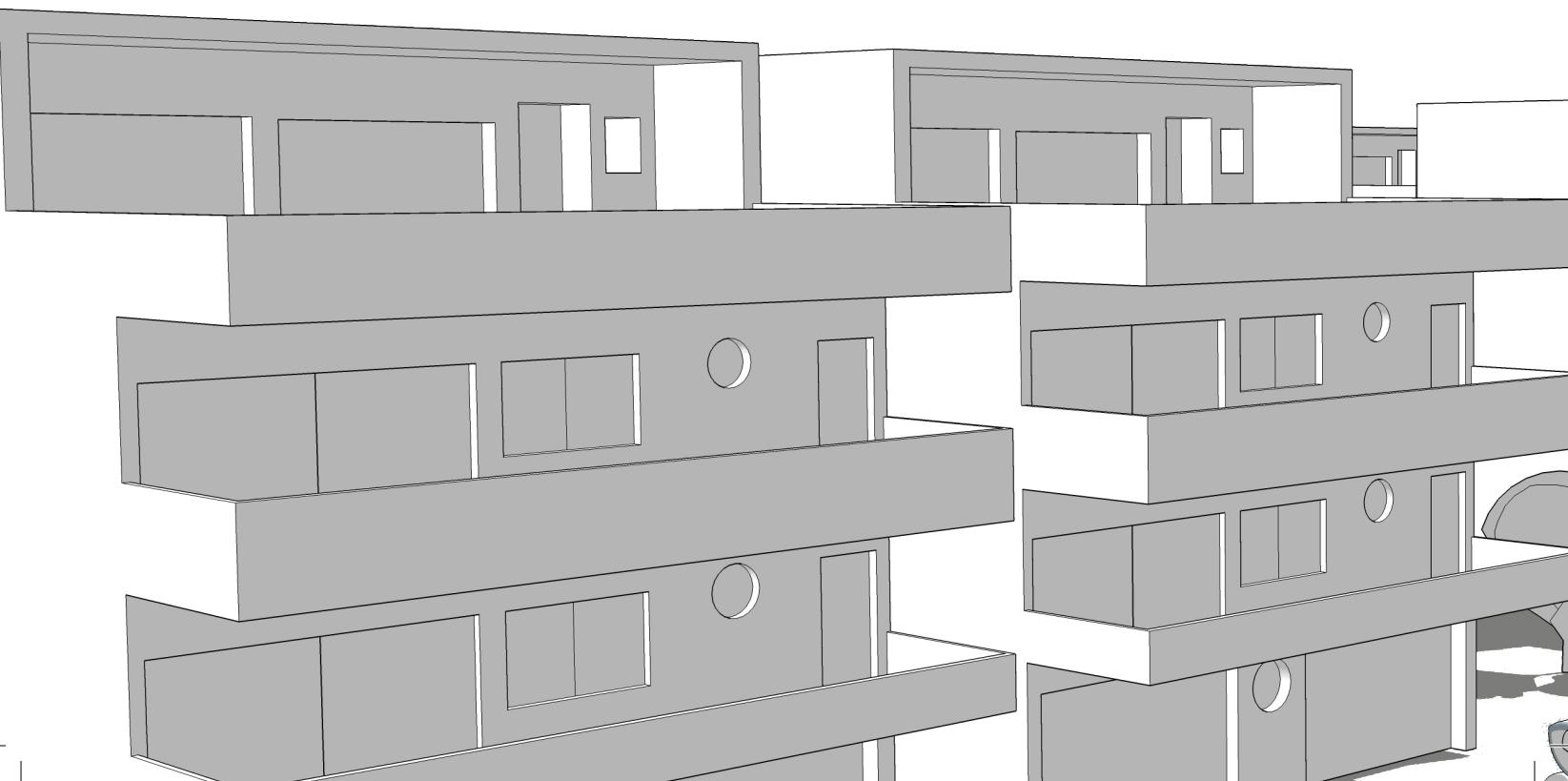
Les partenariats entre le secteur public et privé dans la gestion des services publics sont promus depuis les années 1980 pour améliorer l'efficacité et pallier au manque de ressources. Cependant, ceux-ci, d'une part, (i) ne sont financièrement pas une solution sur le long terme, dans la mesure où les investissements

coûtent en général plus cher que s'ils étaient assurés par le public, ce qui plaide pour un renforcement de la fiscalité ; (ii) présentent le risque d'exclure les usagers les plus pauvres de l'accès au service si son prix est fixé sur la base du coût total, comme dans le cas des PPP mis en place dans certains pays d'Afrique subsaharienne avec des multinationales de l'eau.

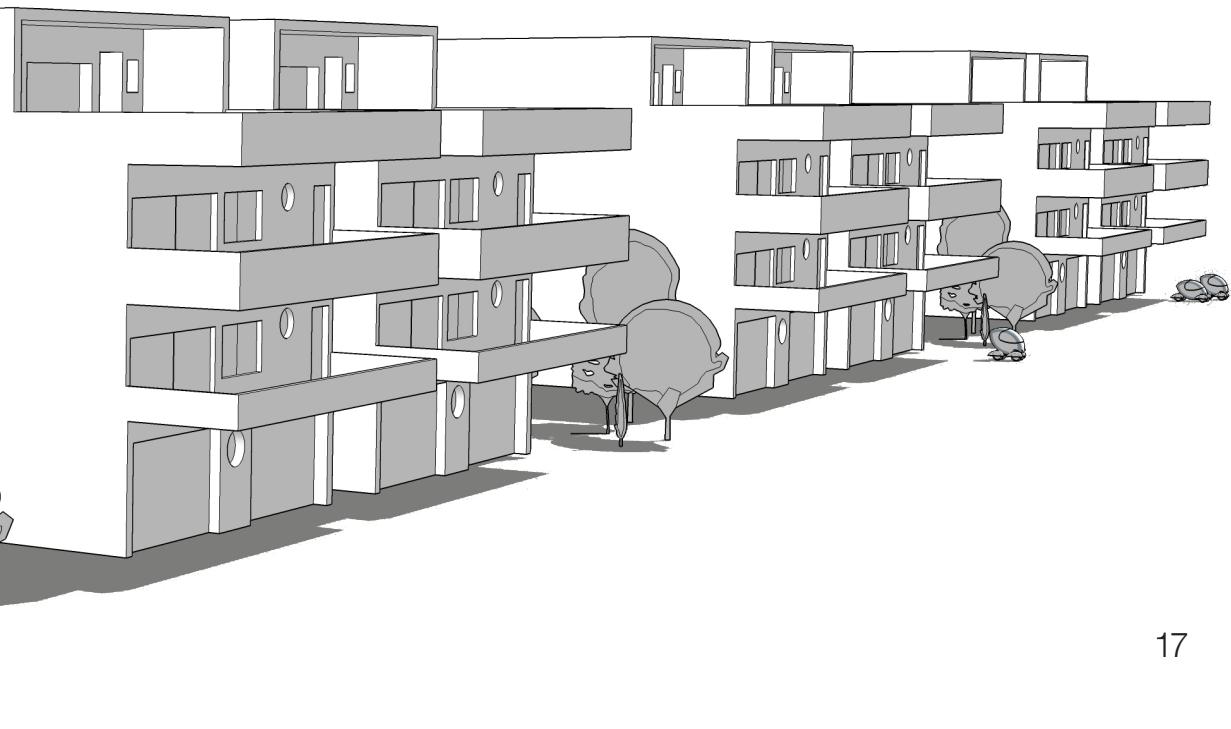
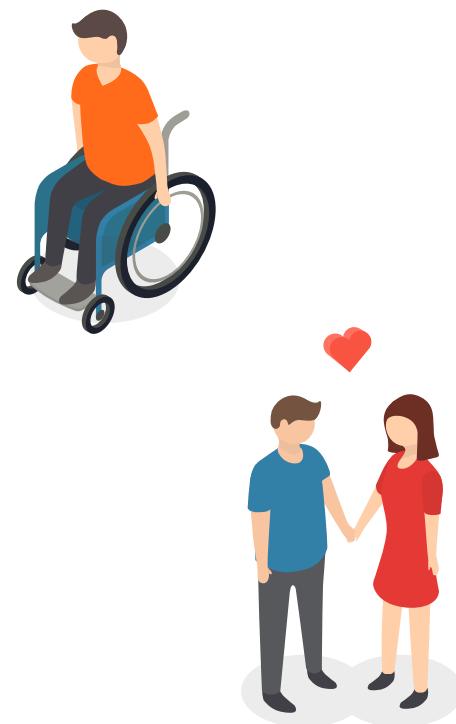
Parallèlement à cela, la privatisation de nombreux logements sociaux depuis les années 1990, dans les métropoles des pays occidentaux (Etats-Unis, Royaume-Uni, etc.) comme des ex-pays socialistes (Chine), a contribué à augmenter les inégalités face au logement d'autant que la production publique de logement social et abordable reste totalement insuffisante pour faire face aux besoins existants et à venir, tout aussi énormes.

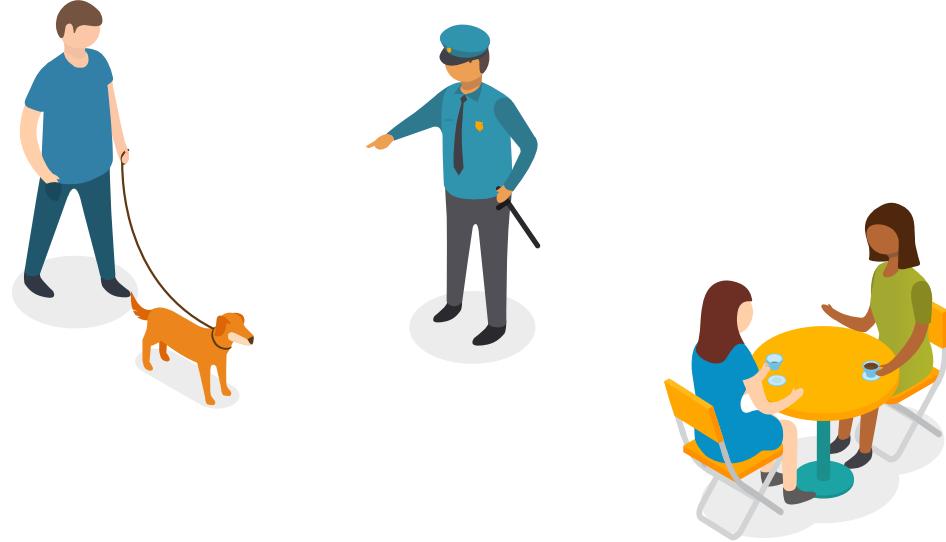
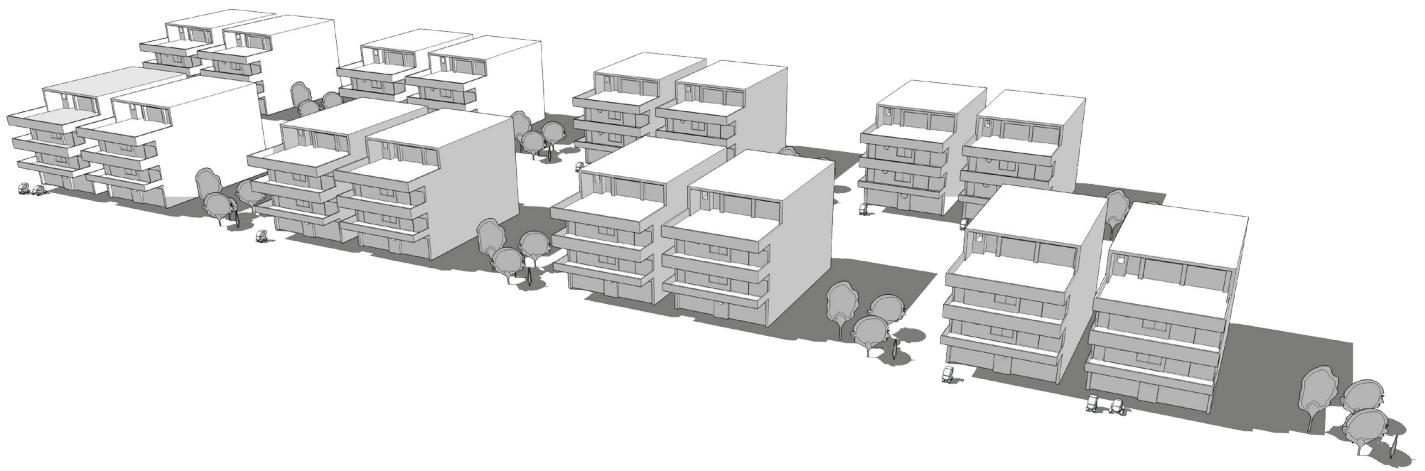
Dans une situation où la majorité des habitants dans le monde sont locataires dans le secteur

privé légal ou non reconnu, il convient au contraire de restaurer les contrôles sur l'augmentation des loyers – 1% maximum par an à New-York – et renforcer l'offre de logements salubres, de qualité et « bien situés ». Une analyse précise et régulière des marchés fonciers et immobiliers dans l'ensemble des secteurs de la ville à la manière de ce que fait l'Aire Métropolitaine de Barcelone, qui vient de mettre en place un Observatoire Métropolitain du Logement, fait à bien des endroits encore défaut. Cette absence d'indicateurs coïncide avec le maintien des quartiers populaires réguliers ou non dans la précarité et la menace d'expulsion, contraire à l'esprit du Nouvel Agenda Urbain (Conférence Habitat III, Quito, 2016). Eradiquer les quartiers précaires est antinomique avec le principe de durabilité et de citoyenneté urbaine, droit de tous au maintien dans les lieux – y compris les migrants- et à être associé à toutes les étapes de la décision les concernant.



Des politiques réussies de lutte contre l'exclusion par l'amélioration de l'offre de transports collectifs ont été conduites, par exemple dans l'aire métropolitaine madrilène une ligne fait boucle entre cinq villes de la banlieue sud, ou la réduction du coût de transports pour les personnes les plus démunies à Bogota. Toutefois, l'absence de mobilité n'est pas nécessairement déterminante dans les processus d'exclusion : le rôle du « capital humain » et celui de la discrimination (sociale, raciale et notamment les politiques anti-migrants qui nient le principe du droit à la ville) le sont tout aussi. Cela plaide pour une vision intégrée des politiques mises en œuvre, qui prenne en compte l'ensemble des freins et des leviers pour l'avènement de métropoles justes et qui travaillent sur la coordination territoriale multi-niveaux visant à anticiper un développement urbain juste et durable.





Design : Christian Deloye

Illustrations : Christian Deloye, Antikwar/Shutterstock.com