

Métropolisation, urbanisation et mondialisation dans les « Sud »

Pourquoi une telle thématique ? Pour reprendre les termes de JP Paulet¹ :

« *La mondialisation est urbaine* ».

C'est donc une thématique centrale dans votre programme. En effet, la ville est le point nodal privilégié de la globalisation qui a accéléré le processus de métropolisation. Lieu de concentration des richesses et des hommes, la ville est également le lieu privilégié des dynamiques spatiales aujourd'hui. Quelque soit l'échelle et la forme revêtue par l'urbanisation, celle-ci s'accroît rapidement et s'inscrit dans un processus d'ouverture et de diffusion massive. C'est l'ère de l'urbanisation universelle, diffuse et éclatée qui s'amorce.

Dans ces conditions deux questions s'imposent : d'une part quelle est l'ampleur de cette urbanisation qui s'accélère et d'autre part quelles sont les nouvelles structures urbaines qui se développent notamment dans les Sud ? En effet, les villes des « Sud » sont d'ores et déjà les plus grandes villes du monde. Les taux de croissance urbaine sont plus importants dans les « Sud » que dans les « Nord ». L'évolution des taux d'urbanisation depuis 1970 le montre.

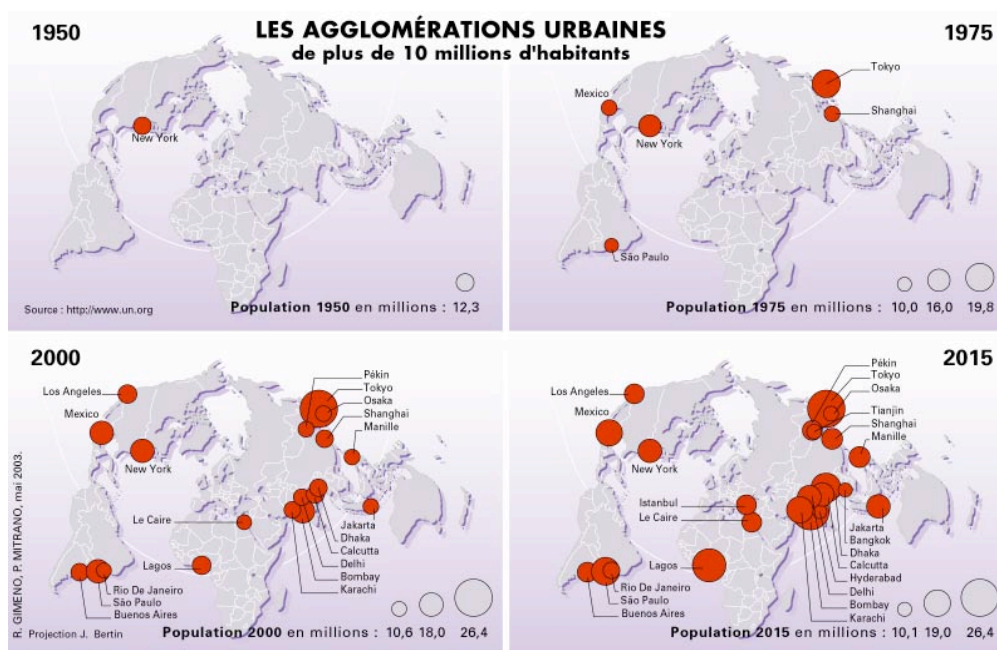
Croissance de la population urbaine (1970-2015)

Année ou période	Pourcentage de la population urbaine par rapport à la population totale			Taux annuel de croissance de la population urbaine	
	1970	1995	2015*	1970-1995	1995-2015*
Pays les moins avancés	12,7	22,9	34,9	5,1	4,6
Ensemble des pays en développement	24,7	37,4	49,3	3,8	2,9
Pays industrialisés	67,1	73,7	78,7	1,1	0,6

* Estimations.

Source : ONU, PNUD, Rapport 2000.

Il y a moins d'un demi-siècle, les concentrations urbaines étaient, à de rares exceptions près, l'apanage des pays du nord. Sur les 7 agglomérations dépassant, en 1950, les 5 millions d'habitants, 6 s'y trouvaient situées (Shanghai faisant exception). Aujourd'hui sur les 41 agglomérations de cette taille, 33 appartiennent aux « Sud ». Des conurbations gigantesques sont en train de se constituer en Amérique latine, en Afrique ou en extrême orient. L'évolution des « gigapôles » le prouve.



¹ Jean-Pierre Paulet, *Géographie urbaine*, Armand Colin, 2005.

Aujourd'hui, à part New York, Los Angeles et Tokyo toutes les villes déca millionnaires se situent dans les « Sud ». L'Asie prenant une part croissante dans cette répartition. On y retrouve l'intégration progressive des « Sud » dans le processus de globalisation : d'abord l'Asie et l'Amérique latine pour enfin concerner l'Afrique. Les circulations et les concentrations de population tendent en effet à créer des territoires au poids nouveau dans les pays en développement. Ces espaces fonctionnent comme des interfaces entre des forces extérieures et des dynamiques régionales internes aux impacts contradictoires.

Ce mouvement de réorganisation territoriale participe aussi d'une dynamique de différenciation grandissante entre les espaces géographiques. Une double tendance se renforce : celle de la dépendance des métropoles des « Sud » vis-à-vis des « Nord », donneurs d'ordres et celle de très faibles liens d'échanges voire de l'isolement entre les métropoles des « Sud ». Nous le voyons la logique d'intégration ou d'exclusion est à son comble sur les territoires urbanisés.

Problématiques possibles autour de cette thématique :

Quels sont les degrés d'intégration des villes des « Sud » dans le processus de globalisation ?

Quel sera le destin des métropoles des « Sud » dans le processus de mondialisation ?

Quelles sont celles qui vont émerger ? Celles qui vont périlcliter ?

Selon quelles modalités ?

Pour répondre à ces questions, il convient d'utiliser les notions suivantes :

- Centre / périphérie.
- Atouts et contraintes.
- Attraction et répulsion.
- Concentration et étalement.
- Surtout les notions de réseaux et d'archipel métropolitain.

I. Urbanisation et mondialisation.

1) La métropolisation.

a) Un processus en marche.

Le concept qui permet de signifier l'évolution des villes avec la mondialisation est celui de métropolisation. La métropolisation est donc le point de rencontre entre l'urbanisation et la mondialisation. Il convient d'en définir les caractéristiques. Pour reprendre les termes du site géoconfluence², la métropolisation est un processus qui affecte la ville dans ses formes et dans ses fonctions. Elle traduit les impacts de la mondialisation sur les espaces urbains. Elle s'inscrit dans un processus général d'urbanisation dont les causes ne sont pas nouvelles, mais où les logiques économiques l'emportent devant le facteur de la croissance démographique.

La logique des flux remplace la logique des territoires et des lieux. Il s'agit donc avant tout d'une logique réticulaire³. Ceci implique qu'un espace « global », sans limites ni véritable(s) centre(s) émerge. Dans ce contexte, on constate une tendance des grandes villes à devenir encore plus grandes. L'« effet sérail » bat son plein dans cette optique. Les grandes villes, qui deviennent encore plus grandes, s'accroissent ainsi par un processus de triple concentration : des hommes, des activités et des richesses.

Dans le même temps, ceci suppose un accroissement de la mobilité. Ainsi, les aires fonctionnelles des plus grandes villes sont de plus en plus étendues. Par conséquent, ce phénomène relève à la fois d'une

² <http://geoconfluences.ens-lsh.fr/index.htm>

³ Qui forme un réseau, qui se rapporte à un réseau.

concentration des hommes, des activités et des pouvoirs de commandement dans l'économie mondialisée mais aussi par une restructuration spatiale à l'échelle métropolitaine en faveur notamment d'un polycentrisme. Concentration et étalement constitue donc les deux dynamiques spatiales issues de la mondialisation. En s'inscrivant dans les réseaux de l'économie mondiale, la métropolisation modifie donc l'ancrage local, régional ou national d'une ville.

L'analyse est donc par nécessité multi scalaire. A l'échelle mondiale, il tend à renforcer les hiérarchies urbaines en faveur des grandes villes des « Sud ». A l'échelle métropolitaine, on assiste à des dynamiques sociales et spatiales différenciées de fragmentation et de ségrégation au sein même des unités urbaines des « Sud ». La métropolisation amplifie un certain nombre d'enjeux d'aménagement liés à l'étalement urbain (*urban sprawl*⁴), aux mobilités croissantes et à l'augmentation de nuisances (pollution, engorgement). L'ensemble réinterroge donc également les modes de gouvernance urbaine⁵.

Ce phénomène de métropolisation touche principalement les mégapoles et les métropoles. Un rappel de définitions est nécessaire pour bien distinguer ces deux notions. Une mégapole est une très grande ville en terme de population, alors qu'une métropole est une grande ville directrice, exerçant son influence sur un large territoire et ayant un rayonnement international. La première se définit statistiquement, la seconde fonctionnellement. Si pour les pays du Nord, il n'y a pas nécessairement coïncidence entre mégapole et métropole, ceci semble moins être le cas pour les villes du Sud.

Quelles seront en 2015, les grandes métropoles du monde ? En dehors de Tokyo et New York, elles appartiendront toutes au monde de « Sud ». Une partie de ces villes aura certainement une population avoisinant les 20 millions d'habitants. Pour que ces mégapoles puissent intégrer le rang de métropole mondiale, elles doivent avant tout disposer de fonctions internationales. Ce sont des centres de communication, de véritables carrefours. Ce sont aussi des centres culturels et intellectuels. L'ouverture aux échanges internationaux est primordiale. On peut aussi y trouver un centre d'affaires, un quartier spécialisé qui permet de se connecter au système mondial. Les CBD⁶ sont ainsi légion et ont pu initier une politique de rénovation et de modernisation des quartiers centraux des villes des « Sud » :

- *Quartier du Plateau* à Abidjan : C'est le centre des affaires dont les grands immeubles donnent un aspect très moderne à Abidjan. Bien que la capitale administrative de la Côte d'Ivoire ait été officiellement transférée à Yamoussoukro en 1983, les institutions de la république telles que la présidence et l'assemblée nationale sont encore au *Plateau*. Il est de fait le centre administratif, commercial et financier de la Côte d'Ivoire.
- Le quartier des affaires de *Santa Fe* à Mexico. Il comprend le plus grand centre commercial du pays (*Centro Comercial Santa Fe*), des immeubles résidentiels et trois campus universitaires.
- Le quartier de *Pudong* pour Shanghai.

⁴ L'accroissement démographique des grandes aires urbaines s'accompagne de phénomènes d'étalement des cités sur les espaces périphériques, phénomènes favorisés par la mise à disposition de systèmes de transport individuels ou collectifs. L'étalement urbain peut correspondre à ce que les anglo-saxons désignent sous le nom d'« *urban sprawl* », introduisant ainsi une connotation négative pour désigner un mode d'expansion de la tache urbaine plutôt anarchique et peu contrôlé (géoconfluence).

⁵ Dans l'usage devenu le plus courant, le terme général de gouvernance se rapporte aux relations entre les dirigeants et les dirigés, notamment entre l'État et la société civile. Il désigne l'ensemble des processus et des institutions qui participent de la gestion politique d'une société (géoconfluence).

⁶ Il résulte de l'élimination progressive du centre-ville de fonctions résidentielles, des activités industrielles et de certaines formes de commerce pour former un espace où se concentrent des activités à très forte valeur ajoutée financière (sièges sociaux, sociétés spécialisées dans les transactions, etc) et les services de proximité (commerces, restauration) qui leur sont attachés (géoconfluence).

Pour ces métropoles mondiales, la taille du C.B.D est proportionnelle au dynamisme du pays. L'ancienneté du C.B.D est certes un facteur d'enracinement de la métropole (cf. les métropoles d'Amérique du sud comme Mexico et Lima où les CBD ont été initié dès les années 1930). Cependant les dynamiques spatiales étant exacerbées par la mondialisation, une redistribution des centres métropolitains est actuellement en cours.

Pour que ces métropoles soient bien intégrées au système monde, leur C.B.D doit être diversifié dans ses fonctions : un sous-secteur doit être consacré à la finance, un autre à l'hôtellerie. Les sous centres du C.B.D doivent être reliés aux aéroports et aux quartiers favorisés. Prenons le cas du nouveau quartier de *Lujiazui* à Shanghai. Ce pôle tertiaire regroupe plus de deux millions de m² de bureaux, de centres commerciaux et d'expositions et d'hôtels.

Le traitement de ces données montre qu'il y a au maximum 30 à 35 villes qui méritent le titre de métropoles parmi les grandes agglomérations des « Sud ». Il convient de noter qu'elles sont surtout situées en Asie de l'Est et en Amérique latine. L'Afrique reste à la traîne dans ce processus.

La richesse s'accumule dans ces grandes métropoles. Dans la plupart des pays, la part de la richesse produite par les plus grandes villes est très souvent supérieure à leur poids démographique. Ceci signifie que la métropolisation est très sélective et qu'elle a tendance à renforcer le sommet des hiérarchies urbaines nationales. Elle conduit quelques grandes villes à l'obtention d'un rôle de métropole de rayonnement international. La sélection se fait en fonction de la capacité d'adaptation des villes aux nouvelles logiques économiques.

b) Peut-on parler de « ville mondiale » pour les métropoles des PED ?

Que sont les « villes mondiales ou globales » ? Ce sont avant tout les centres de commandement de l'économie monde. S'y empilent les sièges sociaux des entreprises, les bourses, les réseaux de toutes sortes. Ces villes mondiales polarisent ainsi les IDE (investissements directs étrangers). Selon Pierre Wertz⁷, ces villes sont des « îles » métropolitaines, fortement connectées entre elles, formant un archipel mondial, ce qui perturbe les hiérarchies nationales. Les échanges établis entre ces villes mondiales créent un réseau supra national qui s'affranchit des frontières étatiques.

Prenons de nouveau l'exemple de Shanghai. Cette métropole chinoise de plus de 14 millions d'habitants (voire 19 millions si on ajoute la population flottante) a aujourd'hui plus de relation avec New York, Tokyo ou autres grandes mégapoles de l'archipel métropolitain qu'avec son hinterland. L'organisation de son réseau moderne de communication entérine cette situation.

Dans cette énumération des villes mondiales, l'Asie regroupe (en dehors de Tokyo) d'autres villes mondiales comme Hong Kong ou Singapour. D'un certain point de vue, elles sont moins concurrentes que complémentaires, ce qui produit un effet de club : l'écart entre ces villes et les autres augmente.

2) Les réseaux urbains dans les « Sud ».

On a souvent qualifié les réseaux urbains (ou armatures urbaines) des pays du Sud de macrocéphale. Le concept de macrocéphalie a été utilisé par les politiques pour évoquer une sorte de catastrophisme urbain. On parlait notamment dans les années 1970 ou 1980 de « *monstruopoles* » pour caractériser des agglomérations en pleine croissance incontrôlée comme Mexico.

Aujourd'hui, ce concept est remis en cause face au développement des villes secondaires provoquant ce que les géographes appellent des phénomènes de constellation urbaine. La ville métropole n'est plus aujourd'hui le seul pôle de concentration de la population.

⁷ Pierre Wertz, *Mondialisation, villes et territoires : une économie d'archipel*, PUF, 1996.

L'exemple de Shanghai est également probant dans ce domaine. Le poids relatif de Shanghai, par rapport à l'ensemble de la population urbaine de Chine, est passé ainsi de 8.5% en 1965 à 3.6% en 1995 et certainement encore moins aujourd'hui. En Chine, ce ne seront donc pas les plus grandes villes qui enregistreront les plus forts taux de croissance dans les années à venir.

Si on devait faire une typologie des villes chinoises en fonction de leur dynamisme, on pourrait constater que les plus grandes voient un ralentissement de leur croissance comme Beijing, Shanghai ou Guangzhou. Les villes de 3-4 millions ont une croissance plus forte comme Chengdu, Harbin, Hangzhou. Les villes portuaires où leur rôle d'interface avec l'étranger devrait contribuer à leur croissance comme Qingdao voient également leur croissance s'accroître tout comme certaines « villes champignons » comme Handan.

Les armatures urbaines présentent également des dynamiques spécifiques en fonction des aires étudiées. Parfois les contraintes physiques expliquent les logiques de répartition. Prenons le cas des villes du monde arabe.

Dans les pays du monde arabe, l'armature urbaine montre fréquemment un déséquilibre souvent lié à des contraintes géographiques. Mis à part les « ville Etats » du Golfe, où la présence d'une seule métropole domine tout le système urbain, on relève dans les autres pays un déséquilibre plus ou moins accentué. Dans le cas du Maghreb, malgré un début de rééquilibrage des disparités régionales en matière de concentration de la population citadine, les zones littorales demeurent le lieu d'implantation privilégié des villes.

Ainsi, au Maroc, où le nombre de villes a pratiquement doublé en un quart de siècle et où la croissance urbaine a été de près de 5% en moyenne par an, l'axe côtier Casablanca-Rabat-Kénitra regroupe 40% de la population urbaine du pays.

En Algérie, 95% de la population habite sur 1/6^{ème} du territoire national. Les quelques 500 agglomérations urbaines regroupent la moitié de la population du pays et se trouvent concentrées presque exclusivement sur une surface littorale réduite de 1.200 km de long sur une centaine de large.

En Tunisie, les citadins constituent 61% de l'ensemble de la population. L'ossature urbaine se situe largement dans les Provinces de Tunis et du Sahel (Centre Est du pays) qui disposent des plus grandes infrastructures économiques et concentrent plus de 40% de la population urbaine.

En Egypte, où les citadins représentent environ 50% de la population totale, l'essentiel du réseau urbain, disposé en damier le long du Nil, connaît de très fortes densités et se distingue par la macrocéphalie du Caire. Même au Soudan, les plus fortes densités se situent le long du réseau fluvial et la population reste composée, à 70%, de ruraux. L'évolution de la ville de Khartoum, devenue le principal pôle d'attraction d'un important mouvement migratoire, est la caractéristique majeure du processus d'urbanisation de ce pays.

En Afrique subsaharienne, nous retrouvons les mêmes principes mais parfois de manière exacerbée. Les littoraux sont encore les axes privilégiés de l'urbanisation. Les réseaux de villes sont largement le résultat de la hiérarchisation et de l'organisation des fonctions politiques, administratives et économiques. Les grandes villes se répartissent selon deux types de localisation. Soit elles sont issues d'une logique de sas ou de comptoir, soit d'une logique de contrôle de territoire en son centre (comme Nairobi avec le chemin de fer).

La plupart de ces grandes villes ont bénéficié d'une fonction politique importante (d'autant plus importante que le pouvoir politique est souvent centralisé en Afrique). Pour exister les Etats nouvellement indépendants délaissent leurs périphéries au profit du centre qui concentre la société la plus opératoire et la plus riche. Ils s'engagent dans des politiques centralisatrices et développent le modèle urbain macrocéphale. Face à la polarisation excessive, de nombreux Etats depuis plus d'une décennie, mettent en œuvre de nouvelles conceptions de l'aménagement dont l'un des mots clés est la décentralisation.

Certains Etats, nouvellement indépendant, vont jusqu'à décentraliser leur capitale. Tel a été le cas de la Côte d'Ivoire (Yamoussoukro/Abidjan), de la Tanzanie (Dodoma/Dar-es Salam) et du Nigeria (Abuja/Lagos). De nouvelles villes émergent cependant, rééquilibrant la hiérarchie urbaine. Le pourcentage des citoyens vivant dans les villes de plus d'un million d'habitants aurait ainsi fortement augmenté depuis 1970 en Guinée, au Soudan ou au Sénégal ; mais il aurait diminué au Mozambique, au Kenya, en Afrique du sud ou encore en Tanzanie. Il y a donc des évolutions différentes au sein de systèmes spatiaux urbains, non réductibles à un modèle unique « mono macrocéphale ».

En Amérique latine, le poids de certaines villes ne signifie pas que les réseaux urbains sont tous déséquilibrés. Ainsi en Colombie, l'importance de Bogota est contrebalancée par le triptyque Cali, Medellin et Barranquilla. Le Brésil avec ses « trois capitales » est aussi un cas particulier. Nous le voyons donc bien, le principe « monocéphale » n'est plus tout à fait d'actualité dans les villes des « Sud ». Cependant, la concentration reste de mise, organisant parfois des réseaux linéaires (littoral, fleuve) dominés par quelques pôles majeurs. Le polycentrisme devient cependant de mise notamment dans les échelles moyennes de la hiérarchie urbaine.

3) *Les structures urbaines.*

A partir d'un schéma résumant les facteurs intervenant dans le façonnage des grandes villes, on peut rappeler sommairement les caractéristiques de ces agglomérations.

a) *Les villes du monde arabe.*

Afin de comprendre les structures urbaines de cette aire, il convient de partir des quartiers centraux et historiques avant d'analyser les quartiers issus de l'étalement urbain plus contemporain. Les *médinas* regroupent les vieux quartiers. Présence de vieux monuments : mosquée, souk, casbah réaménagés pour le tourisme notamment. Ces médinas sont cernées d'un rempart. Les maisons y sont très serrées et les rues étroites. Ce sont des quartiers qui sont incompatibles avec de fortes densités de population. Pourtant la croissance démographique y est forte d'où une surpopulation et une « taudification ».

Jouxtant la médina, la ville européenne comme *Babel Oued* à Alger, imprime l'ancienne relation de dépendance et de domination des « Nord » sur les « Sud ». Dans les zones où le foncier est plus lâche, on constate une accumulation d'habitat auto construit et de bidonvilles. Ces derniers sont apparus dans les années 30, notamment à Casablanca autour des carrières de la ville. Illégalité et autorisation tacite sont de mises. Le cas des *gecekondu* est à cet effet intéressant. Du turc *gece* (nuit) et *konmak* (se poser), un *gecekondu*, mot à mot « il s'est posé cette nuit », désigne en Turquie une habitation construite sans permis de construire ou, par extension, un quartier entier composé de ce type d'habitation, un bidonville. Une fois les titres de propriété et les droits à construire accordés a posteriori, les espaces jusque là ignorés par les autorités municipales deviennent des quartiers à part entière, qui peuvent évoluer vers une plus grande densité s'ils intéressent des promoteurs immobiliers. Une partie non négligeable de la ville d'Istanbul aurait ainsi été construite sans permis.

Au-delà de ce péricentre, les quartiers de banlieue se caractérisent par des immeubles regroupant des populations plus favorisées. Les aménagements y sont visibles dans l'espace avec un quadrillage parfois strict. Ces banlieues accueillent également les nouveaux migrants qui s'installent dans les poches laissées libres. A la différence des bidonvilles des quartiers centraux, ces zones ont été planifiées dès le départ.

Les villes nouvelles y constituent aujourd'hui des pôles dynamiques, parfois coupés des quartiers centraux mais mieux intégrés aux logiques de la mondialisation. Un programme d'opérations urbaines en milieu désertique dans les années 1970-1980 a par exemple amené la création de trois villes nouvelles au Caire (ville nouvelle du Six-October sur la rive gauche par exemple). Cet étalement s'est accentué avec programme des *new settlements* dans les années 1980, où les autorités publiques ont accordé des lots viabilisés à certaines catégories de population sur lesquels l'auto construction fut de mise.

b) *Les villes d'Afrique noire.*

Il convient de remonter au temps de la colonisation pour mieux comprendre la structure urbaine. Presque toujours, c'est le colonisateur qui a structuré l'espace urbain. Autour d'éléments urbanisant comme le port ou la gare, la ville s'ordonne selon des principes ségrégatifs souvent très forts. La ville africaine naît le plus souvent à partir de la création d'un port (Dakar, Abidjan). Ce dernier constituait le lien obligé entre la colonie et la métropole. En dehors des villes littorales, elles sont apparues le long d'axe de pénétration (axe ferroviaire, fleuve...).

Dès les origines, une ségrégation de l'espace était mise en évidence. Une ville dite « blanche » était séparée d'une ville dite « noire » par une zone tampon qui concentrait d'ailleurs les pôles de sécurité (poste de police, caserne, etc...). Avec la décolonisation, la ville « blanche » a été africanisée. Elle est devenue le lieu privilégié de structuration des quartiers centraux des affaires. L'ancienne zone tampon a été par la suite une zone de construction d'équipements collectifs. La ville « noire » est conçue pour accueillir la population issue de l'exode rural. L'accueil se fait parfois sur des trames planifiées.

Avec la poussée démographique, d'autres zones de lotissements se sont ouvertes. On assiste à un étalement massif de la ville sur ces périphéries. L'explosion urbaine se traduit par une poussée spatiale et une urbanisation sauvage qui détruisent les équilibres antérieurs. Consommateurs d'espace, ces organismes urbains progressent par ajouts successifs de périphéries « à l'allure inorganique ». Dès lors se pose la question de la centralité, aspect important de l'aménagement d'une ville. Dans une petite ville, le centre regroupe les activités sociales, économiques et culturelles ; il est, en principe, situé au centre de gravité de la ville, permettant ainsi aux habitants une grande accessibilité. Dans une mégapole, le centre est devenu un point de convergence pour les plus hauts niveaux d'activités socio culturelles et économiques à hauts rendements (finance, sièges sociaux...). Or, depuis les années 1980, l'espace urbain africain connaît la même évolution que celui des autres continents soit l'exurbanisation des activités économiques, la fragmentation des espaces tertiaires et la constitution de nouveaux quartiers périphériques.

Confrontés à des problèmes d'organisation de l'espace, les Etats ont tenté de planifier l'avenir de leurs grandes villes. Des schémas d'aménagement et d'urbanisme ont été élaborés, bien souvent sous l'égide de bureaux d'études européens qui ont plus ou moins importés les principes en vigueur dans les pays industrialisés. Cependant les choix d'aménagement ont eut tendance à renforcer les ségrégations spatiales. Les contrastes sont marquants à Abidjan entre le CBD du Plateau, les luxueux quartiers de Marcory et de Crocody Riviera qui s'opposent aux quartiers plus populaires d'Abobo ou d'Adjamé Koumassi.

La ville serait devenue une somme de territoires, de ghettos où les populations vivraient en autarcie, pouvant aller jusqu'à refuser les normes. Certaines périphéries urbaines fonctionnent même comme des extensions tribales. Il n'y a cependant pas une ville légale homogène face à une ville illégale, mais en réalité toute une gamme de types d'habitat. CBD, lotissements coloniaux, lotissements économiques, cités d'hébergement, immeubles sociaux ou de grand et de moyen standing, villas...peuvent s'entremêler à l'habitat auto construit, aux bidonvilles. Partout, pauvres, classes moyennes et riches peuvent se côtoyer brouillant l'image traditionnelle de la ville. Cette situation ne fait que s'aggraver car la ville avait été conçue initialement pour le salariat. Or, à la fin des années 1970, la suppression des sociétés para étatique, les licenciements massifs de fonctionnaires, la réduction des salaires ont contraint au chômage de nombreux actifs, ne leur laissant que la possibilité de l'emploi « informel » pour survivre. Certes, les villes africaines sont les reines du « bricolage ». Pourtant la débrouille finit par trouver ses limites. Les relations sociales deviennent plus éphémères et même les liens familiaux finissent par souffrir comme l'indique le phénomène des enfants des rues.

c) *Les villes sud américaine.*

Il convient de distinguer de nouveau, les quartiers coloniaux constituant la vieille ville des quartiers plus récents. L'organisation des quartiers coloniaux était structurée autour d'une place centrale. Autour de cette *Plazza Mayor* se concentrent les bâtiments publics de toutes sortes. Cette structuration historique manifeste le

pouvoir politique et idéologique des colons espagnols. A chaque angle de la *Plazza Mayor*, démarrent de grandes rues pénétrantes. Au fur et à mesure de l'agrandissement de la *Cuidad*, les rues sont construites selon un quadrillage géométrique (plan en damier). Aujourd'hui, ces quartiers se sont parfois « taudifiés ». Une réhabilitation est en cours pour mettre en évidence un capital architectural magnifique.

La ville post colonial, est plutôt constituée d'immeuble de haute taille. C'est dans cet univers que ce sont implantés les quartiers d'affaires. C'est dans ces quartiers que l'intégration au processus de mondialisation est le plus abouti.

La banlieue périphérique, quant à elle, est très hétérogène. L'extension de la tache urbaine s'opère selon diverses modalités. Soit il s'agit d'une extension par absorption progressive de couronnes de localités qui se transforment en banlieues urbanisées en continu et fonctionnellement dépendantes de la ville centre, soit il s'agit d'un étalement périphérique avec maintien des noyaux autonomes au sein de conurbations. A Mexico, les deux formes se succèdent dans le temps. D'abord phagocytage des cités satellites, puis à partir des années 1980, ce sont les villes situées hors du *Valle*, qui entrent dans un mécanisme progressif de conurbation.

Les quartiers défavorisés sont légions dans les villes sud américaines. Les bidonvilles que l'on nomme de différentes façons (*favela* au Brésil, *barrios* ou *barriados* en zone espagnole) présentent les mêmes caractéristiques. On y retrouve l'illégalité de l'occupation du sol sur des terrains vacants du point de vue physique (voir « *alogados* » habitat sur pilotis à Salvador) mais aussi juridique ; impossibilité d'expulser les populations (raison politique) ; auto-construction ; grande insuffisance des équipements publics (voirie déficiente, pas de traitement des eaux, éclairage public absent...) ; processus d'invasion des terrains laissés libres : exemple du quartier « *el Salvador* » de Lima, invasion des terrains le jour de Noël ; exemple de *Brasilia temoza* de Recife, invasion durant le carnaval.

Les populations qui y vivent ne sont pas forcément marginalisées. Elles vivent de petits métiers, cette situation est perçue comme la normale. Les pouvoirs publics réhabilitent peu à peu ces quartiers en installant de lignes électriques, en permettant le ravitaillement en eau ou en aménageant de réseaux routiers. Au Brésil une politique de reconnaissance de droit au logement se met en place moyennant un loyer très bas pour l'occupation du sol. Cette reconnaissance permet aux pouvoirs publics d'investir en retour dans les équipements. Les freins à la réhabilitation sont liés aux organisations délinquantes et aux guerres de bandes. L'exemple de Rio Janeiro est ici probant :

De mois en mois, les traînées de béton s'étirent lentement, telle une hydre, jusqu'au pied des abrupts qui offrent une vue imprenable sur la plage de Sao Conrado, au sud de Rio de Janeiro. Rien ne semble pouvoir arrêter l'extension de "la" Rocinha, comme on appelle familièrement la plus spectaculaire favela (bidonville) de la métropole, où vivent près de 100 000 personnes.

Pour tenter d'endiguer l'urbanisation sauvage qui gangrène les grandes villes du Brésil, les autorités s'efforcent d'inciter les habitants des favelas à les quitter. Cette politique a jusqu'à maintenant largement échoué, faute d'offrir aux familles un toit neuf, suffisamment attractif, bon marché et proche de leur lieu de travail.

Le président Luiz Inacio Lula da Silva paraît vouloir remédier à cet échec. Tenant tardivement une promesse faite en 2002, il a lancé, le mercredi 25 mars, le plus ambitieux programme de logement social depuis trente ans. Objectif : construire 1 million de petites maisons et d'appartements, respectivement de 35 m² et 42 m². Cette opération, baptisée "Ma maison, ma vie", associera l'Etat fédéral, qui lui affectera l'équivalent de 11 milliards d'euros, les Etats fédérés et les municipalités, qui dégageront les terrains et recevront les demandes, et le secteur privé, chargé de mettre en oeuvre la construction.

Le programme a pour principal mérite de cibler les plus pauvres : 40 % des logements seront réservés à des familles dont le revenu mensuel est inférieur à 465 euros, soit l'équivalent de trois fois le salaire minimum. En échange, elles verseront à l'Etat pendant dix ans une modeste somme ne pouvant excéder 10 % de leurs revenus. Les autres foyers bénéficiaires, appartenant à la classe moyenne, devront gagner moins de dix fois le salaire minimum. Ils bénéficieront d'un emprunt à taux faible.

Le programme profitera surtout à deux régions, la plus pauvre, le Nord-Est, et la plus peuplée, le Sud-

Est. Il concernera, pour l'essentiel, une centaine de capitales régionales et de villes de plus de 5 000 habitants. Au Brésil, le déficit de logements touche 7 millions de familles. Selon les prévisions de la Fondation Getulio Vargas, 27 millions de nouvelles familles auront besoin d'un toit d'ici à 2023.

A Rio, un habitant sur quatre vit dans l'une des quelque 700 favelas. "Contenir l'extension des favelas et améliorer leur urbanisme ne peut suffire. Il faut construire et beaucoup", souligne Jorge Bitar, chargé du logement à la municipalité.

L'annonce du président Lula, plutôt bien accueillie, n'est pas exempte d'arrière-pensées électorales. Un an avant le lancement de la campagne pour l'élection présidentielle de la fin 2010, elle ne peut qu'aider la probable candidate du Parti des travailleurs (PT, gauche) à la succession du chef de l'Etat, Dilma Rousseff.

Le président s'est d'ailleurs prudemment gardé de fixer un délai pour la réalisation de son programme. Plusieurs opérations similaires ont, au fil des décennies, manqué de loin leur objectif. Elles se sont enlisées dans la bureaucratie ou ont été dévoyées par le clientélisme.

Un autre obstacle, et non des moindres, tient au comportement des bénéficiaires potentiels. A Rocinha, Geralda Vieira, 45 ans, qui vit avec son mari et deux filles dans 20 m², n'envisage en aucun cas de déménager : "Ma vie est ici, l'école des enfants aussi." Comme la plupart des habitants de cette favela sans cadastre, sa "maison" est dans une situation irrégulière. Geralda ne paie ni l'eau, ni l'électricité et ne veut pas se retrouver, ailleurs, "dans une cage à lapin".

Le Monde du 08 avril 2009.

Les freins à la réhabilitation sont également liés aux méandres de l'organisation politique des communes Sud américaines. Partout se pose en effet le problème des limites administratives. L'exemple type est fourni par Mexico qui cumule toutes les difficultés d'une administration débordée par la gestion de la ville. Il est vrai que cette dernière ne connaît un maire et une administration autonome que depuis peu. Avec un *District fédéral*, englobant 53 municipalités « *conurbées* » dépendant de l'Etat de Mexico et une dépendant de l'Etat d'Hidalgo, la gestion urbaine devient difficile.

d) Les villes asiatiques.

La production urbaine a d'abord été le fait des pouvoirs politiques. Le fait urbain est ainsi présent en Chine aussi loin que l'on puisse remonter dans l'histoire de la civilisation chinoise. Ce fait urbain présente cependant une originalité car il existe en dehors de toute classe sociale comparable à la bourgeoisie. C'est bien le pouvoir politique qui a généré la ville en Asie de l'Est. La toponymie montre ainsi l'essence administrative des grandes villes chinoises : caractères « *jing* » et « *du* », qui tous deux signifient capitale se retrouve dans Beijing et Chengdu ; le caractère « *zhou* » qui signifie préfecture comme Guangzhou.

La plupart des grandes villes sont confrontées au manque d'espace car elles sont fréquemment nées dans des plaines exiguës limitées par des reliefs escarpés, en particulier dans les zones littorales. Quelles en sont les conséquences ? Building, terrains gagnés sur la mer. L'impression d'anarchie règne. Pourtant si les pouvoirs publics qui visent à structurer et planifier ne sont pas nombreux, ils ne sont pas non plus absents. A Singapour l'action de l'Etat a ainsi été spectaculaire avec un zonage strict des fonctions et un redéploiement des populations dans les villes nouvelles. Les gestionnaires de Singapour ont fait beaucoup d'émules en Chine où une « politique du bulldozer » prévaut depuis une décennie.

Le moteur principal de l'urbanisation reste la spéculation foncière. Celle-ci est en partie responsable de la crise économique qui a touché cette région en 1997 et 1998. Cette spéculation rend encore plus difficile l'action des pouvoirs publics. Cet appétit de construction explique la rareté de l'immobilier ancien ou des vestiges patrimoniaux (sauf *Hanoi*). Le développement récent du tourisme provoque pourtant un regain d'intérêt pour ce type de patrimoine.

e) Les enjeux partagés entre les villes du Sud.

La tendance à l'étalement urbain est tout à fait générale. Le territoire urbain se desserre et se dilate. En Afrique subsaharienne, des villes simplement millionnaires comme Bamako (Mali) ou Ouagadougou (Burkina Faso), dépassent déjà en superficie des métropoles européennes 3 ou 4 fois plus peuplées. Parmi bien d'autres, la mégapole de Sao Paulo (déjà 17,8 millions d'habitants) démontre, par son extension vertigineuse, que la « verticalisation » ne saurait être l'antidote du « gigantisme » spatial.

C'est maintenant l'agglomération élargie qui constitue la réalité urbaine. La ville centre, les bourgs annexés et les satellites périurbains disparates sont désormais indissociables. Ils forment un ensemble économiquement et socialement solidaire. Ils forment une sorte d'« archipel urbain » au sein duquel le citadin, de plus en plus mobile, se déplace au grès des contraintes ou des opportunités qui s'offrent à lui.

Les développements anarchiques correspondent à des implantations d'habitats non réglementaires et à des ensembles d'activités très denses qui créent une fausse impression de confusion. Les tissus structurés résultent par contre de politiques d'aménagement volontaristes. L'organisation socio spatiale est marquée par de nombreuses ségrégations ethniques, sociales mais aussi par d'intenses mouvements de mobilités spatiales. Il est quasiment impossible de modéliser ces types d'occupation de l'espace en fonction de gradients sociaux. Pour exemple à Calcutta, les riches vivent au centre-ville et les pauvres s'entassent dans les quartiers périphériques ; à Mexico, les pauvres ont envahi le vieux centre, les riches sont allés occuper des banlieues très sélectives.

Les équipements sont insuffisants et surtout très inégalement distribués entre quartiers aisés et quartiers pauvres. Ainsi, bien souvent, les pauvres paient l'eau vendue en bidon plus cher que les riches qui l'obtiennent au robinet ! Partout, on note une nette insuffisance des systèmes de transport public. Bien que les taux de motorisation soient faibles, les encombrements liés à l'usage des véhicules privés sont parmi les plus spectaculaires du globe tant au Caire qu'à Mexico, à Lagos ou à Bangkok. Le développement des systèmes de transport informels, dangereux mais fort efficaces, et de ce fait plébiscités par les citadins, y est pour beaucoup.

Avec la mondialisation, des aires métropolitaines avec des multi centres sont en train de se développer. On assiste à un phénomène de dédoublement voire de triplement des centres tertiaires. Des pôles industriels s'implantent en périphérie. Dans l'exemple de l'aire métropolitaine de Mexico, des cités satellites millionnaires constituent des relais, des appuis. La structure morphologique devient complexe. Un glissement des centres tertiaires s'effectue vers la périphérie. Le C.B.D trop petit conduit au polycentrisme. Les C.B.D secondaires restent cependant dans le voisinage du noyau central. A Sao Paulo, le centre d'affaires initial est resté sur son site central jusque dans les années 1970, avant de se démultiplier jusqu'aux faubourgs, selon souvent un axe linéaire.

L'enclavement des autres quartiers se renforce. Certains habitants resteront ainsi à l'écart de la mondialisation. Les retombées en terme social seront les suivantes. Une grande partie des classes moyennes resteront exclues. Quant aux classes les plus pauvres, elles vont connaître une baisse gigantesque d'emplois, un appauvrissement d'où le refuge dans des activités informelles.

II. Les facteurs et les limites.

1) Les facteurs de la croissance urbaine.

Cette émergence spectaculaire des villes surtout des Sud trouve son origine dans la pression démographique. Au cours des 4 dernières décennies, la rupture des équilibres multiséculaires entre les taux de natalité et de mortalité a provoqué un triplement de la population dans des zones où l'économie traditionnelle suffisait à peine à nourrir la population en place. Il s'en est suivi de vastes mouvements migratoires vers les villes.

Cependant, aujourd’hui, les villes des « Sud » ne se nourrissent plus uniquement de l’exode rural. C’est par échange entre villes (mobilité suburbaine), par inertie démographique propre que leur taille augmente. En effet, à cette composante migratoire de la croissance urbaine, viennent s’ajouter les effets du dynamisme démographique interne des grandes métropoles. Cette seconde composante prend de plus en plus d’importance du fait de la grande jeunesse des populations des métropoles des « Sud ». Elle est d’ores et déjà du même ordre de grandeur que la première.

La croissance urbaine a cependant été sélective. Elle s’est ainsi préférentiellement portée vers quelques grandes villes qui sont devenues en quelques années, de véritables métropoles, et ont rapidement atteint des proportions gigantesques, comme Séoul (11 millions), Manille (plus de 10) ou Lima (presque 8 millions).

Développement des villes du Sud (1995-2000, en %)

Ville (pays)	Taux d’accroissement annuel 1995-2000
Tabora (Tanzanie)	10,08
Wenzhou (Chine)	9,80
Songnam (Corée du Sud)	9,49
Toluca (Mexique)	7,78
Ouagadougou (Burkina Faso)	6,32
Maputo (Mozambique)	6,20
Asansol (Inde)	6,10
Sanaa (Yémen)	6,00
Islamabad (Pakistan)	5,46
Dacca (Bangladesh)	5,37
Lagos (Niger)	5,33
Antananarivo (Madagascar)	5,16
Yaoundé (Cameroun)	5,09

Source : ONU, CNUEH, *The State of the World's Cities*, 2001.

Les 30 plus grandes agglomérations urbaines du monde (population en millions d’habitants)

Rang mondial	1980	1990	2000	2010
1	Tokyo : 21,9	Tokyo : 25,1	Tokyo : 26,4	Tokyo : 26,4
2	New York : 15,6	New York : 16,1	Mexico : 18,1	Bombay : 23,6
3	Mexico : 13,9	Mexico : 15,1	Bombay : 18,1	Lagos : 20,2
4	Sao Paulo : 12,5	Sao Paulo : 15,1	Sao Paulo : 17,8	Sao Paulo : 19,7
5	Shanghai : 11,7	Shanghai : 13,3	New York : 16,6	Mexico : 18,7
6	Osaka : 10	Bombay : 12,2	Lagos : 13,4	Dacca : 18,4
7	Buenos Aires : 9,9	Los Angeles : 11,5	Los Angeles : 13,1	New York : 17,1
8	Los Angeles : 9,5	Buenos Aires : 11,2	Calcutta : 12,9	Karachi : 16,6
9	Calcutta : 9,0	Osaka : 11,0	Shanghai : 12,9	Calcutta : 15,6
10	Pékin : 9,0	Calcutta : 10,9	Buenos Aires : 12,6	Djakarta : 15,3
11	Paris : 8,9	Pékin : 10,8	Dacca : 12,3	New Delhi : 15,1
12	Rio de Janeiro : 8,7	Séoul : 10,5	Karachi : 11,8	Los Angeles : 13,9
13	Séoul : 8,3	Rio de Janeiro : 9,7	New Delhi : 11,7	Manille : 13,9
14	Moscou : 8,1	Paris : 9,3	Djakarta : 11	Buenos Aires : 13,7
15	Bombay : 8,1	Moscou : 9,0	Osaka : 11	Shanghai : 13,7
16	Londres : 7,7	Tianjin : 8,8	Manille : 10,9	Le Caire : 12,7
17	Tianjin : 7,3	Le Caire : 8,6	Pékin : 10,8	Istanbul : 11,8
18	Le Caire : 6,9	New Delhi : 8,2	Rio de Janeiro : 10,6	Pékin : 11,5
19	Chicago : 6,8	Manille : 8,0	Le Caire : 10,6	Rio de Janeiro : 11,5
20	Essen : 6,3	Karachi : 7,9	Séoul : 9,9	Osaka : 10,0
21	Djakarta : 6,0	Lagos : 7,7	Paris : 9,6	Tianjin : 10,0
22	Manille : 6,0	Londres : 7,7	Istanbul : 9,5	Séoul : 9,9
23	New Delhi : 5,6	Djakarta : 7,7	Moscou : 9,3	Paris : 9,7
24	Milan : 5,3	Chicago : 6,8	Tianjin : 9,2	Hyderabad : 9,4
25	Téhéran : 5,1	Dacca : 6,6	Londres : 7,6	Moscou : 9,4
26	Karachi : 5,0	Istanbul : 6,5	Lima : 7,4	Bangkok : 9,0
27	Bangkok : 4,7	Téhéran : 6,4	Bangkok : 7,3	Lima : 8,8
28	Saint-Petersbourg : 4,6	Essen : 6,4	Téhéran : 7,2	Lahore : 8,6
29	Hong-Kong : 4,6	Bangkok : 5,9	Chicago : 7,0	Madras : 8,2
30	Lima : 4,4	Lima : 5,8	Hong-Kong : 6,9	Téhéran : 8,1

Cette croissance urbaine est à l’origine d’un renversement des classements urbains à travers le monde. Les types de régimes politiques ont aussi joué un rôle important. Plus ils ont été libéraux, plus le processus de concentration du système urbain a été rapide. Ainsi s’explique en partie la croissance relativement plus faible des villes de Chine (jusqu’à l’ouverture), du Vietnam, du Sri Lanka et de la Birmanie par rapport à celles des autres pays en développement. Mais le rattrapage se fait vite : le taux d’urbanisation de la Chine, qui avaient stagnés pendant 25 ans autour de 20%, augmentent aujourd’hui très vite, à raison de plus de 10 millions de nouveaux citoyens par an. Ce phénomène de croissance urbaine est si intense dans les « Sud » que l’on estime qu’il concentre aujourd’hui les trois quarts de la croissance démographique mondiale.

Progressant à raison de 50 millions de nouveaux citoyens chaque année, la population urbaine des pays des « Sud » va doubler en moins d’un quart de siècle. 40% de la population de ces pays vit aujourd’hui dans des villes. D’ici 2020, ce chiffre devrait atteindre 52%. C’est en Asie, où se trouvent déjà plus de la moitié des villes du monde de plus d’un million d’habitants, et en Afrique que les transformations les plus spectaculaires sont à l’œuvre.

La population d’Abidjan a ainsi été multipliée par 35 en moins d’un demi-siècle. Celle de Lagos ou de Kinshasa par 30. Vivent à Kinshasa aujourd’hui plus de personnes que l’on y a enterrées depuis l’antiquité. La population de cette agglomération a pratiquement doublé 8 fois depuis 1920.

Cette croissance spectaculaire n'est cependant pas illimitée. Les plus grandes villes des « Sud » ont ainsi vu leur propre taux de croissance ralentir. On devrait assister, plutôt qu'à l'hypertrophie indéfinie de quelques mégapoles gigantesques (des « monstropôles » !), à une multiplication du nombre des très grandes villes de 5 à 15 millions d'habitants. De même, l'explosion spectaculaire des mégapoles ne suffit pas à rendre compte de l'ampleur des processus d'urbanisation dans les « Sud » car près des trois quarts de la croissance démographique sont le fait de villes secondaires, moyennes et petites.

Il va de soi que cette urbanisation galopante ne ressemble guère à la croissance passée des villes des pays industrialisés. Elle s'opère dans des conditions bien différentes. La pression démographique est beaucoup plus forte, les capacités institutionnelles et financières bien plus faibles, et les possibilités d'expansion à l'étranger très limitées. Dès lors, la croissance urbaine s'accompagne d'une augmentation significative de la pauvreté, de conditions de vie intolérables pour une part importante de la population, de conflits ethniques et d'une détérioration généralisée de l'environnement. C'est ce que nous allons maintenant analyser dans une seconde partie.

2) Les difficultés des villes du Sud.

Le pluriel indique la diversité des situations et donc leur complexité. Les bilans sur le développement urbain dans les PED insistent le plus souvent sur leurs dysfonctionnements. La mondialisation ne faisant qu'accompagner voire accélérer des difficultés déjà existantes. Nous allons tenter de lister ces difficultés, ces limites de la croissance urbaine.

1^{ère} limite : la gouvernance.

L'utilisation récente de la notion de gouvernance renvoie à de nouvelles problématiques dans le champ de la mondialisation. L'existence de l'Etat, en tant qu'ordre politique, est remise en cause par l'accroissement des flux transnationaux aussi bien matériels qu'immatériels. La négociation et les responsabilités sont désormais diluées entre des parties supranationales (ONU, ONG) et des parties infranationales.

La prolifération des acteurs conduit à ce que les chercheurs appellent volontiers la « *gouvernance internationale* », c'est-à-dire la régulation des relations internationales, par la création et le fonctionnement d'institutions internationales qui se veulent applicables à tous. Les Etats conservent toutefois leur rôle de prise en charge de l'intérêt général et demeurent le point de passage obligé de la construction des politiques publiques. L'impératif d'un Etat régulateur et capable d'assurer la mise en oeuvre de ses fonctions de base s'avère d'autant plus indispensable dans les PED. Pourtant, les limites d'une bonne gouvernance se situent parfois au sein même des instances publiques des PED. Comment peut-il y avoir des résultats probants alors que l'Etat ruse avec les règles qu'il a lui-même fixées ? Comment peut-il avoir des résultats probants alors qu'il manque de financement et surtout de clarté dans les financements ? (politique d'ajustements des années 80 et 90 ont accentué les difficultés).

Deux modes de production de la ville semblent dès lors coexister dans les « Sud » : la ville légale, qui respecte la réglementation ; la ville illégale, à l'initiative des populations, dans l'irrespect des règles. En Afrique, devant l'incapacité durable des pouvoirs publics à fournir les services de base à la majorité des citoyens, des collectifs se sont organisés, en général à l'échelle des quartiers. Les mobilisations concernent des quartiers récents ou « oubliés » ou menacés. Ces dynamismes constituent un phénomène essentiel de la ville africaine. Mais ils se produisent à une échelle très locale, très rarement au-delà. Or, une somme de dynamismes locaux ne fait pas la ville !

2^e limite : la pauvreté et l'accroissement des inégalités.

Parmi ces difficultés, l'accroissement des inégalités et le développement de la pauvreté constituent des enjeux de première importance. En effet, parallèlement à leur rapide croissance démographique, les villes des « Sud » ont vu exploser leurs taux de pauvreté du fait d'une urbanisation sans développement (Afrique) ou d'une urbanisation avec un développement contrasté (Asie et Amérique latine).

L'intense concurrence entre les villes, alimentée par les processus de mondialisation, a renforcé les inégalités intra et interurbaines et privilégié quelques grandes villes, en particulier les métropoles des pays émergents au dépens des autres ne disposant d'aucune structure d'accueil pour attirer les capitaux nationaux et étrangers. Pour faire face à ces situations, la puissance publique des états concernés est souvent impuissante. Son manque de moyens s'illustre dans la maîtrise du foncier. Comment vouloir imposer des règles d'urbanisme alors que le foncier n'est pas maîtrisé ?

Dans le même temps, la privatisation des services urbains a renchéri leurs prix et a accru la fragilité des groupes les plus démunis et aggravé les inégalités au sein des villes. L'explosion des bidonvilles témoigne ainsi de l'échec des politiques néo-libérales de la ville. 1,4 milliard d'individus vivent en bidonvilles, c'est-à-dire dans ces « villes illégales ». A l'horizon 2020, la croissance des bidonvilles devrait être de + 50% si rien n'est fait d'ici-là. On trouve les bidonvilles sur des sites résiduels, abandonnés, pollués, en pente raide ou inondables..., le long de voies ferrées, en bordure de zones d'activités économiques, à proximité de bretelles d'autoroutes. Ce qui guide le développement des bidonvilles, c'est le mode d'accès au sol : la gratuité. Les collectivités locales, dans certains cas, peuvent encadrer de tels établissements urbains, mais il s'agit de cas encore exceptionnel.

Par principe les bidonvilles se caractérisent par : le refus d'un cadre, de normes urbaines ; l'absence de propriété, de titre d'occupation ; le défaut d'investissements et d'infrastructures. Les bidonvilles sont d'abord des lieux d'habitation, mais également des espaces économiques, notamment de commerçants ou d'artisans en quête d'installation. Cependant, l'économie des bidonvilles, très diverse, est essentiellement informelle. On retrouve là notre distinction entre « ville légale » et « ville illégale », le circuit supérieur d'activités (légal et institutionnelles) étant confié à la première, le circuit inférieur d'activités (illégal) appartenant à la seconde.

3^e limite : la ville durable semble impossible dans les Sud.

On peut déjà souligner le manque de cohérence spatiale dans les villes des « Sud ». La fragmentation des espaces urbains est poussée à son extrême. Comme nous l'avons déjà vue, les espaces urbains et périurbains subissent un « piratage spatial » aggravé par l'absence de maîtrise du processus de planification. Les villes des « Sud » sont de ce fait tentaculaires. Cette croissance rapide entraîne des dégradations fortes du milieu de vie (risques écologiques), pose des problèmes de maîtrise de l'eau et des déchets. L'envahissement par les déchets de plastique, les émissions toxiques de véhicules automobiles non contrôlés, et surtout les dangers des eaux non usées rejetées librement dans de nombreux quartiers urbains ne sont que des manifestations de cette politique rampante. Surtout, cela provoque de vives inquiétudes d'ordre social (craintes de violents mouvements de contestation, poches de pauvreté dans les villes).

Les instances internationales ont rapidement pris la mesure de ses difficultés. *La conférence de Vancouver (1976)*, par exemple, marque l'implication forte de l'ONU dans le développement des villes des « Sud » dans plusieurs directions : combattre l'évolution illégale des villes du Sud (bidonvilles) ; préserver l'environnement, lutter contre l'insalubrité ; prendre en charge le financement de projets normés par l'intermédiaire de la Banque mondiale.

La conférence s'est inscrite dans le cadre d'une promotion de la durabilité écologique et sociale des villes. La déclaration issue de la conférence donne une définition de l'habitat convenable, ainsi que des recommandations pour les pays afin qu'ils puissent offrir ce dernier à tous. Il s'agit de rétablir la maîtrise institutionnelle du développement des villes par le choix de stratégies. Les plans d'ajustement structurels successifs encouragent la gestion des espaces urbains. Le mouvement de décentralisation amenant des administrations locales à prendre en charge des compétences (comme l'environnement, l'assainissement...) participe d'une meilleure gouvernance des villes.

Les conférences d'Istanbul (Habitat II en 1996) ou les Forums urbains mondiaux, dont la quatrième rencontre a eut lieu à Nankin, en Chine, en novembre 2008 ; ne font que reprendre cette thématique d'un habitat soutenable.

Conclusion :

Comme nous venons de le voir, des menaces très sérieuses pèsent sur les grandes villes des « Sud ». La mondialisation met à l'écart de nombreuses villes du Tiers-Monde. Les difficultés de la vie quotidienne vont croissantes. Les frustrations risquent d'être exploitées par des groupes religieux (cf. Algérie), ethniques ou séparatistes (monde indien). Le développement de l'insécurité, de la criminalité aboutira à la création de quartiers ghettos. Les retards dans les infrastructures de base comme les transports et l'assainissement vont provoquer des troubles politiques et des désinvestissements des multinationales comme à Calcutta. La dégradation de l'environnement risque de se poursuivre.