

Métropole (comment en est-on arrivé là)

De manière générale, l'urbanisme est inextricablement lié aux choix économiques d'une société. L'apparition de la mondialisation économique depuis la fin de la seconde guerre mondiale aiguille fortement le développement des villes : il faut construire rapidement de grandes et larges routes, développer de nouveaux centres décisionnels, bâtir des entrepôts ou des ports. L'expression *d'accélération*, que l'on retrouve incidemment dans le slogan le plus récent de la Ville de Marseille, résume assez bien la dynamique de cette période.

En Amérique du Nord, après un demi-siècle de motorisation intensive des transports et sous l'effet de cette accélération, la figure de la métropole émerge : une ville étalée, bâtie autour des autoroutes et des voies rapides, et dont le centre ne regroupe plus toutes les fonctions stratégiques. De ce côté aussi de l'Atlantique, la voiture devient progressivement l'habitant central des villes. Pour les humains, les théories de l'architecture moderne initiée par Le Corbusier trouvent dans la reconstruction d'après-guerre un terrain de développement idéal. La multiplication des tours et des barres participe à l'apparition des banlieues et des cités-dortoirs, loin de la densité et de l'altérité bouillonnante des centres.

Dans les années 1970, le système productif mondial connaît une crise très importante. En une dizaine d'années, Marseille perd une centaine de milliers d'habitants et plusieurs dizaines de milliers d'emplois. En Turquie, Istanbul constitue alors le plus important centre industriel

et regroupe au moins un tiers de la production nationale. La forte proportion de travailleurs syndiqués dans la ville ne facilite pas les investissements étrangers. La crise pétrolière, le coup d'État de 1980 et la Banque Mondiale sont alors les trois principaux facteurs de transformation du système économique du pays, donc de sa principale métropole. Les industries quittent la ville, les transformations politiques et économiques *s'accélèrent*, les centres commerciaux poussent et la finance arrive finalement : de 6 ou 7 gratte-ciels en 2000, il en existe près de 70 en 2010.

Aujourd'hui, l'aménagement des villes et des territoires est une affaire d'experts, de techniciens et de sigles. A Marseille, cette tendance se traduit par l'existence de nombreuses Zones – ZAC, ZRU, ZA, ZUS, ZFU ou encore ZPPAUP – au sein desquelles des actions spécifiques sont menées. Par exemple, l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine, dite ANRU, procède à des opérations ciblées de rénovation ou de réhabilitation, tandis que les ensembles résidentiels neufs, le plus souvent fermés et issus de la promotion immobilière privée, apparaissent comme alternative pour loger les populations déplacées. A Istanbul, les organismes Toki – gouvernemental – ou Kiptaş – métropolitain – sont les principaux acteurs de l'extension de la métropole. Toki ayant autorité sur les organismes locaux, ses projets se réalisent à coup sûr : la ville nouvelle de Başakşehir constitue un cas exemplaire d'urbanisme total, avec ses hôpitaux Toki et ses écoles Toki.