Zeitschrift: Itinera : Beiheft zur Schweizerischen Zeitschrift für Geschichte = supplément de la Revue suisse d'histoire = supplemento della Rivista storica svizzera

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Geschichte

Band: 22 (1999)

Artikel: La Suisse, une métropole

Autor: Bassand, Michel

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1078042

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

LA SUISSE, UNE MÉTROPOLE

MICHEL BASSAND

J.-J. Rousseau n'affirmait-il pas que la Suisse était une ville ? Depuis, l'idée a été reprise par de nombreux scientifiques et essayistes en un débat passionnant et passionné. Il n'est pas question de faire le point sur l'ensemble d'un thème qui reste d'ailleurs l'objet de ce colloque.

Modestement, nous aimerions faire avancer l'idée que la Suisse est une métropole. En effet, depuis le début de ce siècle, les villes et l'urbanisation du monde se sont profondément transformées, plus encore elles sont dominées par les métropoles et la métropolisation. Partant, la Suisse n'est plus seulement une ville, mais bien une métropole, certes très spécifique. Explicitons notre idée.

I. *Les transformations de l'urbain*[1]

A. *Villes et urbanisation*

Nous définissons la ville industrielle par les quatre traits qui suivent.

1) D'abord, elle concentre la population et les activités sur un territoire de petite taille, celui d'une commune. L'aménagement urbain est très spécifique : la grande densité des populations et des activités est organisée par une voirie très serrée. Cette dernière entraîne une grande densité et, partant, la proximité des habitants et des activités, ce qui est un avantage considérable tant pour la vie sociale que pour l'économie. Elle permet notamment une division du travail intense. Ces avantages et prérogatives qu'implique la ville génèrent avec l'industrialisation une croissance urbaine considérable. C'est un autre fait majeur de la ville industrielle. Néanmoins, la ville implique toujours une correspondance étroite entre *civitas* et *urbs*, la première désignant la communauté des divers habitants - la cité - et la seconde son environnement construit.

2) Le deuxième trait significatif des villes réside dans leur spécialisation économique en termes d'industrie, d'artisanat et de services très divers. Cette structure économique génère une stratification sociale spécifique : ouvriers, employés et leurs cadres et dirigeants. Ces inégalités sociales créent des conflits importants et structurent l'organisation de l'espace urbain en termes de ségrégation. La diversité de la population

[1] Pour plus de précisions, consulter Bassand, 1997.

n'est pas qu'économique et sociale, elle est aussi culturelle : de très nombreux immigrants, d'horizons culturels divers, viennent occuper les emplois qui se créent en ville.

3) Cette concentration, cette croissance, cette densité, cette diversité sociale et culturelle façonnent une culture et une sociabilité urbaines, une urbanité (L. Wirth, 1938). Selon cet auteur, les citadins développent des relations sociales superficielles, anonymes, segmentaires et un individualisme prononcé. H. Gans (1946) argumente très pertinemment que cette urbanité n'efface pas les différences culturelles des citadins en termes de catégories socio-professionnelles, d'ethnies, d'âges, de genre. Bref, la ville n'est pas si uniformisante que d'aucuns le pensent. L'urbanité est diverse.

4) Ajoutons que la ville étant localisée sur une commune, la structure du pouvoir urbain est très fortement liée à l'institution municipale. Le gouvernement municipal implique certes plusieurs acteurs sociaux et économiques pas toujours consensuels, mais il y a bien un gouvernement politique par ville. Les politiques régionale et nationale interfèrent dans la ville, néanmoins elles ne remettent pas en cause la structure du pouvoir urbain.

Ainsi, les sociétés industrielles se caractérisent par un réseau de villes; l'ensemble de la population de ces collectivités urbaines rapporté à la population totale de la société constitue le taux d'urbanisation. Il ne cesse de progresser. Par ailleurs, de nombreuses statistiques démontrent que son évolution covarie avec les indicateurs de l'industrialisation, puis de la tertiairisation, de la modernisation, etc.

Dès la fin de la Deuxième Guerre mondiale, ce modèle des villes et de l'urbanisation change. C'est ainsi que se constitue un autre modèle dont on constate maintenant l'importance : le modèle des métropoles et de la métropolisation. Il domine celui des villes et de l'urbanisation, qui n'a pourtant pas disparu.

B. *Métropoles et métropolisation*

Ce modèle d'organisation territoriale des sociétés peut être décrit en quatre facettes.

L'étalement urbain

La croissance urbaine tant économique que démographique se poursuivant, le territoire de la ville ne réussit plus à accueillir population et activités. Ce phénomène devient très patent dès la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Les villes se déploient systématiquement sur le territoire des communes plus ou moins proches. L'étalement urbain se différencie

selon trois processus concomitants selon les types de société : la suburbanisation, la périurbanisation, la rurbanisation. Précisons rapidement ces trois aspects de l'étalement urbain. La suburbanisation concerne surtout les catégories socioprofessionnelles dites populaires (salariés non qualifiés, ouvriers, cols blancs principalement). L'offre de logements bon marché n'étant pas suffisante en ville, les promoteurs immobiliers construisent des logements dans les communes adjacentes à la ville où les terrains sont bon marché et permettent une industrialisation de la construction. La suburbanisation donne notamment naissance aux grands ensembles.

La périurbanisation concerne des catégories socioprofessionnelles au sommet de la stratification sociale. Lasses des conditions de vie de la ville (pollutions, insécurité, pénurie de logements, etc.), disposant de voitures automobiles et du téléphone, elles vont s'établir dans des lotissements de maisons individuelles, dans des communes parfois éloignées de la ville.

La rurbanisation désigne le « bombardement » urbain des communes rurales. Il se fait par des résidences principales ou secondaires, des activités de toutes sortes et notamment touristiques avec leurs équipements, par des citadins qui, grâce à des techniques de transport diverses, sont devenus mobiles et investissent les communes rurales par des activités multiples plus ou moins éphémères. Le « pilonnage » des communes rurales les transforme profondément : elles ne sont plus rurales et pas encore urbaines (d'aucunes ne le seront vraisemblablement jamais), d'où le qualificatif de rurbain. C'est la fin du clivage ville-campagne si typique dans les sociétés industrielles.

Cet étalement de population, d'activités, d'équipements sur un territoire parfois considérable donne naissance à une collectivité urbaine d'un autre type : l'agglomération urbaine. Elle englobe la ville et ses localités suburbaines et périurbaines, les communes rurbaines n'en font pas toutes partie. L'agglomération urbaine est radicalement différente de la ville tant par son territoire que sa structure. Les agglomérations urbaines d'une société varient profondément entre elles par leur taille, leur profil économique, social, culturel, etc. Les plus grandes d'entre elles sont les métropoles.

Les métropoles

Nous définissons les métropoles par deux critères qui ne sont pas nécessairement concordants. D'abord, comme nous venons de le suggérer, ce sont les agglomérations urbaines de très grande taille : le seuil du million d'habitants nous paraît pertinent pour repérer une métropole. Une métropole avoisine et va au-delà du million d'habitants. La taille est certes un indicateur métropolitain en soi très important, mais surtout, il

correspond à de nombreuses spécificités économiques, sociales, spatiales, politiques et culturelles.

Le deuxième critére du phénomène métropolitain est sa centralité mondiale, c'est-à-dire son rayonnement à travers le monde entier. Cela implique des activités économiques et culturelles, et des équipements et, partant, des habitants très spécifiques.

Cette caractéristique nous oblige à mettre en correspondance la métropolisation avec un processus fondamental : la mondialisation. Elle génère la métropolisation. Comment ?

Une armature mondiale de métropoles

La globalisation ne peut fonctionner qu'à la condition que le monde soit quadrillé de métropoles liées entre elles de manière performante tant en termes de transports que de télécommunications. Ce réseau forme l'armature mondiale des métropoles. Elle est le corollaire de la centralité mondiale des métropoles.

Un phénomène à deux faces

Les métropoles ont indissociablement deux faces, l'une positive, l'autre négative. La première permet à de nombreuses activités d'acquérir une rentabilité supérieure; par ailleurs, les métropoles contribuent à promouvoir une citoyenneté mondiale, c'est la « métropolité » qui s'affirme grâce à toute une gamme d'équipements culturels tels que les universités, les musées, les halles d'exposition, de concerts, etc. À ces aspects positifs qu'est la connexion au monde en sont associés d'autres : innovation et créativité dans tous les domaines.

Quant à la face négative, elle est redoutable et menaçante. D'abord les métropoles exacerbent les inégalités sociales et la crise écologique tant métropolitaine que mondiale. La fragmentation du territoire des métropoles par la ségrégation sociale, la spécialisation fonctionnelle du sol est une autre difficulté qui rend problématique l'indispensable cohésion de ces collectivités.

En résumé, l'organisation territoriale des sociétés contemporaines est de plus en plus dominée par les métropoles et la métropolisation. Les villes et l'urbanisation s'effacent et ne sont plus motrices du développement comme elles l'ont été précédemment.

II. *La métropolisation de la Suisse*

L'urbain suisse n'échappe pas à ces transformations. Explicitons les trois premiers points de notre définition.

A. *L'étalement suburbain, périurbain et rurbain*

Remontons rapidement dans l'histoire de feue la société industrielle suisse. Cette comparaison nous permettra de mieux saisir la métamorphose que représente la métropolisation. Pendant l'industrialisation de la Suisse, on parlait de villes qui étaient définies comme des communes de 10 000 habitants et plus, et de l'urbanisation comme le rapport entre la population des villes et la population totale de la Suisse. Pour fixer les idées, donnons quelques chiffres:

- en 1850, la Suisse comptait cinq villes, avec un taux d'urbanisation de 6,4%;
- en 1900, il y en avait vingt-et-une, et un taux d'urbanisation de 22%;
- sautons à 1970 pour constater l'existence de 92 villes, qui font grimper le taux d'urbanisation de la Suisse à 45,3%.

Pendant ces cent vingt années, surtout à partir de 1900, les spécialistes constatent bien que la croissance urbaine déborde sur les alentours des villes ; on parle bien de communes suburbaines mais on n'y porte pas trop d'attention car c'est un phénomène qui concerne seulement les plus grandes villes. D'ailleurs, souvent, ces dernières assimilent par fusion les communes suburbaines qui sont contiguës. Précisons que la population des communes suburbaines est surtout composée de catégories socioprofessionnelles d'ouvriers et d'employés. Dès les années 1960, le processus de suburbanisation s'accélère, notamment par la construction des grands ensembles. Ils frappent l'imagination populaire et l'opinion publique. On commence à s'interroger sur ces développements et sur les agglomérations urbaines, dont la couronne suburbaine compte bientôt presqu'autant d'habitants que la commune centrale. En outre, une part importante des emplois urbains eux aussi se suburbanisent, au sein des zones industrielles. De notre point de vue, cette suburbanisation des années 1960 marque le début de la métropolisation.

Dès 1970, une nouvelle forme d'étalement urbain se manifeste significativement: c'est l'émigration des couches moyennes supérieures et des couches supérieures hors des villes. Elles fuient l'encombrement et la pollution des centres urbains pour s'établir dans des lotissements de communes rurales à la périphérie des agglomérations, d'où le terme de périurbanisation. Cet étalement – mais c'était déjà le cas avec la suburbanisation – a été rendu possible par l'accès d'une grande fraction de la population à l'automobile et au téléphone. Déjà, la suburbanisation avait pu se faire grâce au développement des transports publics qui innervaient tant bien que mal les communes concernées. La périurbanisation déclenche un véritable branle-bas de l'étalement urbain.

Peuplement et activités quittent les centres urbains pour s'établir dans leurs couronnes: habitants, emplois, équipements divers (administrations publiques et privées, supermarchés, gares, universités, équipements de loisir, etc.). L'automobile et le téléphone permettent toutes les fantaisies. La partie hors des villes ou des centres des agglomérations est presque plus importante que celle des villes elles-mêmes.

En résumé, ces deux processus de suburbanisation et de périurbanisation ont constitué les agglomérations urbaines plus ou moins grandes, englobant des voisinages, des bâtiments, des voiries, des quartiers, des zones (industrielles, administratives, commerciales, etc.), des communes très hétérogènes. Le tout est très interdépendant en termes de transport et de télécommunication notamment. Ces agglomérations urbaines sonnent le glas de la ville, car cette dernière se désarticule en même temps que les agglomérations se constituent. Les agglomérations urbaines correspondent à ce que F. Choay (1994) appelle le « règne de l'urbain ».

L'Office fédéral de la statistique s'attache à redéfinir les agglomérations en 1980, puis, lors du dernier recensement fédéral de 1990. Il est indispensable de présenter rapidement cette définition.

Une agglomération urbaine comprend au moins 20 000 habitants, dont une commune centrale de 10 000 personnes, une ville. Le centre de l'agglomération est constitué de la ville et des communes adjacentes, conjuguées et fortement interdépendantes à la première en termes d'emplois et de pendulaires. Ce complexe forme la zone centrale de l'agglomération. Les communes n'appartenant pas à cette zone centrale sont rattachées à l'agglomération « si au minimum un sixième de la population active occupée résidante travaille dans la zone centrale définie précédemment et si trois des cinq conditions suivantes sont remplies ». Nous résumons ces cinq conditions de la manière suivante:

- il doit exister un lien de contiguïté (200 mètres) entre les communes;
- la densité combinée habitants/emplois par hectare doit être supérieure à 10;
- la croissance démographique doit s'être accrue de plus de dix points par rapport à la moyenne nationale au cours des dix dernières années;
- un tiers de la population active occupée résidante doit travailler dans la zone centrale;
- la proportion des personnes résidantes travaillant dans le secteur primaire ne doit pas dépasser le double de la moyenne nationale, qui est de 4,1% (Schuler, 1994, pp. 177-179).

Un autre changement important est reconnu: l'agglomération urbaine n'est plus exclusivement fondée sur la contiguïté des communes, mais aussi sur leur connexité.

Le résultat de cette nouvelle définition de l'urbain pour le recensement de 1990 signifie que la Suisse compte dès lors 48 agglomérations et 9 villes seulement. Ces collectivités urbaines englobent près du 70% des presque 7 millions d'habitants de la Suisse, sur un territoire qui représente 17,4% de sa superficie. Cet étalement urbain implique donc une nouvelle forme de concentration. Dorénavant, la Suisse a pour épine dorsale un réseau d'agglomérations urbaines qui est la base de ce que nous appellerons un peu plus loin la métropole suisse.

Dit d'une autre manière, chaque agglomération urbaine comprend quatre types d'espaces fortement interdépendants:

- les espaces centraux ;
- les espaces suburbains dont le prototype est le grand ensemble ;
- les espaces périurbains typés par le lotissement de maisons individuelles ;
- les espaces «rurbains».

Ces espaces rurbains ne sont pas définis par l'Office fédéral de la statistique. Bien que relativement éloignés de l'agglomération, ils en sont fortement dépendants, selon des modalités multiples: mouvements pendulaires quotidiens et de fin de semaine, mobilité des marchandises, résidences secondaires, tourisme, aires de loisirs, etc. Non seulement ce que nous appelons les espaces rurbains sont profondément transformés par des équipements urbains et métropolitains (rails, routes et autoroutes, barrages, multiples équipements d'activités de loisir, etc.). Ils constituent ce que Bernard Crettaz (1993) nomme des archipels villageois. Ces archipels, plus ou moins voulus par les derniers habitants qui ont résisté à l'exode rural et à la métropolisation, affirment une culture traditionnelle folklorisée qui font les délices des touristes et le succès de l'économie touristique suisse. Les espaces rurbains vont de la plaine aux collectivités locales les plus hautes de Suisse[1]. Des esprits amers parlent de la « disneylandisation » de la Suisse.

Si on prend effectivement en compte ces espaces rurbains, il fait peu de doutes que la Suisse est quasiment totalement métropolisée, tant du point de vue de ses habitants que de celui de son territoire.

Encore une fois, ces quatre types d'espaces sont très liés les uns aux autres grâce à un réseau ferroviaire très développé, à l'automobile, au

---

[1] Nous avons mené plusieurs études sur ce que nous appelons aujourd'hui les espaces rurbains. Voir Guindani et Bassand (1982), Bassand (1982), Bassand et ss (1982), Bassand et Moeckli (1989), Rossel et ss (1990 et 1993).

téléphone et à d'autres médias. Ils contiennent de nombreuses centralités secondaires qui génèrent des interdépendances.

En dépit de cette interdépendance, les espaces centraux, suburbains, périurbains et rurbains ne sont pas socialement homogènes. Le quatrième est marqué très fortement par les catégories socioprofessionnelles indépendantes et populaires.

B. *Le surgissement de métropoles*

Nous entendons par le terme de métropole les agglomérations urbaines avoisinant le million d'habitants et plus. La croissance métropolitaine se fait selon trois processus: le mouvement naturel de la population, le bilan positif des migrations et l'extension territoriale de la métropole générée par l'étalement urbain.

Le critère de la taille démographique est très important par tout ce qu'il implique, et, par ailleurs, il peut être relativement aisément mesuré ; il n'est cependant et de loin pas le seul qui soit pertinent pour définir la métropole. Nous en ajoutons au moins trois autres:

- l'excellence des activités et services, des institutions, des équipements ;
- le caractère exceptionnel de chaque métropole dans le monde ;
- le potentiel innovateur dans les domaines techniques, économiques, sociaux, politiques, culturels, notamment.

Cette excellence, cette exception, ce potentiel innovateur s'entendent au plan mondial; nous résumons cet ensemble de paramètres par le concept de *centralité mondiale*. Il est de toute première importance.

Revenons au critère démographique.

Nous distinguons deux modes de formation des métropoles. Le premier concerne l'extension d'une agglomération urbaine, dont le prototype européen pourrait être Paris; le deuxième mode de formation de métropoles se fait par interconnexion d'agglomérations et de localités relativement proches mais pas contiguës, dont la *Randstad* est le prototype.

Le cas de Zurich combine les deux processus: l'agglomération urbaine zurichoise strictement dite, selon la définition officielle, atteint en 1990 environ 950 000 habitants, mais cette entité est fortement interconnectée à plus d'une dizaine d'agglomérations et localités relativement proches, ce qui fait que cette métropole dépasse très largement le million d'habitants.

D'autres ensembles suisses peuvent être qualifiés par le terme de métropole, c'est ainsi le cas de ce que nous appelons la métropole lémanique, qui est formées de trois agglomérations urbaines très proches et interdépendantes, soit Genève, Lausanne et Vevey-Montreux. Avec

leurs zones périmétropolitaines, elles forment un ensemble contigu de près d'un million d'habitants. L'agglomération de Bâle, interconnectée avec celles de Mulhouse et de Fribourg-en-Brisgau, est une métropole (la métropole rhénane), qui dépasse largement le million d'habitants. Quant à l'agglomération de Berne, liée à de nombreuses agglomérations et localités relativement proches, et intitulée Région du Plateau Central, elle constitue également une métropole.

Nous pensons que le cas de la *Randstad* peut être appliqué à la Suisse entière. En effet, le territoire helvétique est si petit - surtout si nous soustrayons le territoire inhabitable des Alpes, et si nous prenons en considération l'interdépendance exceptionnelle des Suisses dues aux liaisons ferroviaires, aux autoroutes et routes, et aux télécommunications - que les quelques villes et la cinquantaine d'agglomérations urbaines décrites ci-dessus forment une seule métropole: la métropole suisse. Elle forme un ensemble dont la mobilité des personnes et des marchandises, et les échanges d'informations sont exceptionnellement intenses.

La métropole suisse est très spécifique, voire unique. Relevons quelques-unes de ses spécificités:

• Elle est *dispersée* en de nombreuses agglomérations urbaines mais réticulée. Presque tous les points sur ce réseau sont aisément et rapidement accessibles et attrayants du point de vue de l'habitat.

• Elle est *polycéphale*, c'est-à-dire que les principales agglomérations urbaines qu'elle englobe restent très jalouses de leur autonomie. Le fédéralisme helvétique joue un rôle déterminant dans cette volonté d'indépendance des agglomérations; en outre, par la mondialisation de l'économie de marché, elles sont contraintes à être en compétition. Le fédéralisme a aussi une influence inverse: il oblige ces agglomérations urbaines à rester solidaires. Les principales têtes de ce réseau, répétons-le, sont la métropole zurichoise, la métropole lémanique, la métropole rhénane, la région urbaine du Plateau Central (Berne), et la région *insubrica* (sud du Tessin).

• Elle est *verte*, c'est-à-dire que la proximité et les pénétrantes d'espaces verts (forêts, prés, pâturages, vignes et autres formes campagnardes, etc.) sont très importantes et camouflent la proximité et les connexions du domaine bâti. Il faut ajouter que la métropole suisse garde un étroit contact avec les anciennes régions rurales, qui sont devenues ou touristiques ou rurbaines, c'est-à-dire qu'elles combinent un ensemble complexe d'activités agricoles, industrielles et de services. Elles jouent un rôle très important dans la dynamique de la métropole suisse.

• Elle est *transfrontalière*: surtout par les pôles bâlois, tessinois et lémanique, la métropole suisse chevauche des régions voisines allemandes, italiennes et françaises.

• Elle est *multiculturelle*: non seulement elle comprend la bigarrure culturelle que le fédéralisme fait cohabiter mais, de plus, la richesse de la métropole suisse attire des populations du sud et de l'est de l'Europe, ainsi que des Latino-américains, des Africains, des Asiatiques, etc.; leur intégration est relativement bien réussie.

• Elle est *internationale*: en dépit du refus des citoyens suisses de participer à l'Europe, l'économie suisse est en prise étroite avec celle de l'Europe et de nombreuses autres parties du monde; le haut niveau de développement de la Suisse, et tout d'abord de la métropole suisse, est le résultat de cette politique économique internationale. Néanmoins, comme partout ailleurs dans le monde occidental, de graves problèmes sociaux frappent la métropole suisse: augmentation de la pauvreté, exclusion sociale, avec leurs répercussions sur les finances publiques. Ainsi se profilent à l'horizon beaucoup de problèmes, qui tenaillent de nombreux Suisses.

L'intensification des moyens de transport et de télécommunication qui est en cours de réalisation ou en projet, fait de la métropole suisse une entité forte et unie.

Ainsi, la métropole suisse est d'ores et déjà une réalité très concrète: elle n'est donc ni une hypothèse, ni un projet. Mais bien sûr, la métropole suisse doit être aménagée et constitue un immense chantier d'avenir. Pour ce faire, il faut oser des projets ambitieux.

C. *La constitution d'une armature mondiale de métropoles*

Il s'agit d'un aspect très important de la métropolisation. Certes, il concerne l'ensemble des métropoles du monde, mais aussi chacune d'elles prise séparément.

Considérons le *Tableau 1*, qui met en relief la croissance rapide du nombre des agglomérations urbaines d'un million d'habitants et plus, les métropoles. Ce tableau montre encore que les métropoles regroupent une part toujours plus grande de la population urbaine. Ce processus, d'après les prévisions des Nations unies pour 2025, se stabilise déjà avant cette date pour l'hémisphère Nord et se poursuit pour le Sud. Le point important, nous semble-t-il, est que ces métropoles se constituent en une armature mondiale qui est faite principalement de moyens de transport et de télécommunication. Le succès de la dynamique économique, sociale, politique et culturelle de chaque métropole dépend de sa participation à l'armature mondiale des métropoles. Elle est le corollaire de la centralité mondiale de chaque métropole. Pour le moment, il est évident que cette armature mondiale de métropoles comprend des unités très différentes, tant au niveau socio-économique qu'à celui des équipements, de leur

culture et, bien sûr, quant à leur démographie, leur excellence, leur potentiel innovateur, etc. Certaines atteignent tout juste le million d'habitants alors que d'autres dépassent les 20 millions.

Tableau 1 La croissance des villes de plus d'un million d'habitants (1960-2025)

Année	Nombre de villes «millionnaires»			% des villes «millionnaires» par rapport à la population urbaine		
	Monde	Pays développés	PVD	Monde	Pays développés	PVD
1960	114	62	52	29.5	27.3	28.3
1980	222	103	119	34.0	33.4	34.6
2000	408	129	279	40.8	34.0	44.2
2025	639	153	486	43.2	32.6	46.4

PVD = Pays en voie de développement
(Source : Nations unies, Estimations et projections des populations urbaines, rurales et citadines, 1950-2025: évaluation de 1982, New York, 1984)

Bien évidemment, la métropole suisse et ses différents pôles profitent beaucoup de leur participation à ce réseau mondial, c'est une des clés essentielles de leur réussite, mais aussi de la compétition que ces pôles se livrent.

Pour terminer, citons P. Veltz (1994), qui met en relief l'importance de cette armature mondiale de métropoles. Il parle des ressorts de la métropolisation, qui sont au nombre de trois. L'intensité des interactions qui relient les métropoles :

- stimule l'innovation et la productivité des actions métropolitaines;
- augmente la vitesse d'apprentissage des acteurs résidant dans les métropoles interconnectées;
- donne une flexibilité à ce réseau d'acteurs, c'est-à-dire qu'ils ont toute latitude de s'engager ou de se désengager de l'interaction métropolitaine.

En conclusion, on rappellera d'abord que la métropolisation de la Suisse implique un mouvement d'étalement urbain de la population, des activités et des équipements, cela en termes de suburbanisation et de périurbanisation. Nous n'avons pas spécifié dans notre présentation un aspect pourtant essentiel. Comme le dit F. Choay, la dissociation entre *urbs* et *civitas* est l'une des caractéristiques fortes de l'urbain contemporain. En effet, dans la société industrielle encore, la grande majorité des collectivités urbaines (les villes) étaient contenues dans une seule institution communale. Avec la suburbanisation systématique, et ensuite la périurbanisation, l'urbain se répand et se redéploie sur les communes plus ou moins voisines. Les agglomérations urbaines sont

devenues multicommunales. Dès lors, un problème de gestion politique se pose, qui se combine avec des impératifs de partenariat privé-public et encore avec l'intervention quasi nécessaire des multiples services de l'Etat. Bref, l'étalement urbain implique une question de gouvernance, et surtout avec cette dernière – si elle n'est pas démocratique – plane une menace technocratique.

Ensuite, la métropolisation entraîne la constitution d'agglomérations urbaines d'une part de près d'un million d'habitants et plus, d'autre part qui actualise une centralité mondiale. Ces macrocosmes ont acquis un pouvoir considérable, ils ont une tendance dominatrice incontestable sur le reste de l'urbain et du territoire. Plus encore, les métropoles s'organisent en une armature de métropoles mondiales qui renforce très significativement leur puissance.

À ce stade, nous avons décrit la métropolisation essentiellement comme un phénomène morphologique. Bien sûr, cette vision de la métropolisation en trois aspects est très importante, mais elle est très partielle. La métropolisation transforme la vie sociale des citadins dans ses aspects les plus microsociologiques, cela d'autant plus que la métropolisation résulte d'une métamorphose de la société.

Relevons que les métropoles et la métropolisation ont au moins deux visages, comme le dieu Janus. D'une part, les métropoles et la métropolisation sont des monstres par la taille, leurs problèmes écologiques, les inégalités sociales, l'anomie, etc. D'autre part, à l'heure de la mondialisation, les métropoles et la métropolisation représentent une chance exceptionnelle pour les sociétés où elles se constituent. L'armature mondiale des métropoles – sa constitution est un aspect essentiel de la métropolisation – est l'une des clés d'accès au monde entier. Le pilotage de la mondialisation se fait grâce à la métropolisation, elle est donc un atout essentiel.

Bibliographie

F. ASCHER, *Métapolis*, O. Jacob, Paris, 1995.
M. BASSAND, F. HAINARD, Y. PEDRAZZINI, R. PERRINJAQUET, *Innovation et changement social*, PPR, Lausanne, 1982.
M. BASSAND, *Villes, régions et sociétés*, PPR, Lausanne, 1982.
M. BASSAND, J.-M. MOECKLI, *Villages: quels espoirs?* Lang, Berne, 1989.
M. BASSAND, J.-PH. LERESCHE, *Les faces cachées de l'urbain*, P. Lang, Berne, 1993.
M. BASSAND, *Métropolisation et inégalités sociales*, PPUR, Lausanne, 1997.
F. CHOAY, « Le régne de l'urbain et la mort de la ville », in *La ville: art et architecture en Europe 1870-1933*, Centre Pompidou, Paris, 1994.
A. CRETTAZ, *La beauté du reste*, Zoé, Genève, 1993.
H. GANS, « Urbanism and Suburbanism as a Way of Life », in R. PAHL, *Readings in Urban Sociology*, Pergamon, London, 1966, pp. 95-118.

S. GUINDANI, M. BASSAND, *Maldéveloppement régional et identité*, PPR, Lausanne, 1982.
D. JOYE, A. COMPAGNON, V. KAUFMANN, *La ville mal aimée*, Enquête Univox, IREC, Lausanne, 1994.
Métropoles en déséquilibre?, Economica, Paris, 1993.
J.-M. OFFNER, D. PUMAIN, *Réseaux et territoires*, Éd. de l'Aube, Paris, 1996.
P. ROSSEL, F. HAINARD, M. BASSAND, *Cultures et réseaux en périphérie*, Éd. Réalités sociales, Lausanne, 1993.
P. ROSSEL, F. HAINARD, M. BASSAND, *Animations et identités*, L'Age d'Homme, Lausanne, 1993.
P. ROSSEL, M. BASSAND, « Métropoles et métropolisation: à la croisée de la gestion technique et de la construction sociale », in J.-P. LERESCHE, D. JOYE, M. BASSAND, *Métropolisations*, Éd. Georg, Genève, 1995.
G. SAEZ, J.-PH. LERESCHE, M. BASSAND, *Gouvernance métropolitaine et transfrontalière*, L'Harmattan, Paris, 1997.
S. SASSEN, *La ville globale*, Descartes & Cie, Paris, 1996.
M. SCHULER, *Les niveaux géographiques de la Suisse*, Office fédéral de la statistique, Berne, 1994.
M. SCHULER, T. HUISSOUD, CH. JEMELIN, S. STOFER, *Atlas structurel de la Suisse*, Verlag NZZ, Zurich, 1997.
P. VELTZ, « Les ressorts de la métropolisation », *Le Débat*, n° 80, 1994, pp. 186-189.
P. VELTZ, *Mondialisation, villes et territoires*, PUF, Paris, 1996.
L. WIRTH, « Urbanism as a Way of Life », *American Journal of Sociology*, vol. 44, 1938, pp. 1-24.