

Environnement

SE RÉAPPROPRIER LES MÉTROPOLIS PAR UNE POLITIQUE ÉCOLOGIQUE RÉELLE ET AMBITIEUSE

Cynthia Ghorra-Gobin

15/04/2026

Sommes-nous condamnés à ignorer le changement climatique, comme l'affirment certains, alors qu'une politique de transition écologique et solidaire représente un moment opportun pour reprendre le contrôle d'un territoire après la métropolisation ? Cynthia Ghorra-Gobin, géographe et directrice de recherche au CNRS, livre son analyse et propose de se doter d'un récit territorial renouvelé.

La première partie de la note donne à voir les raisons avancées par des chercheurs en sciences sociales pour expliquer le faible élan politique pour une action inscrite dans la transition écologique et solidaire. Deux chercheurs relevant de deux champs disciplinaires différents avancent l'hypothèse de la modernité d'un capitalisme ancré dans la mobilisation de sources d'énergie se donnant les moyens de les délocaliser et, par conséquent, d'en invisibiliser tous les inconvénients.

Tout en adhérant à cette hypothèse, la seconde partie propose de sortir de ce dilemme (le décalage entre l'état des connaissances scientifiques et la faible mobilisation politique pour le changement climatique) à partir d'un cheminement privilégiant le territoire. Si la politique d'attractivité pour s'inscrire dans les flux de la mondialisation et de la globalisation a largement été documentée et critiquée pour son caractère néolibéral, la dimension spatiale de la métropolisation et, de ce fait, son impact territorial ont été négligés.

Une prise de conscience de l'ampleur du basculement territorial induit par les processus de métropolisation permet de se doter d'un récit territorial renouvelé en mesure de susciter une volonté politique pour se le réapproprier. L'écologie se présente comme la meilleure option pour mettre en œuvre une action publique renouvelée face au défi du changement climatique.

De la modernité du capitalisme et de notre dépendance à une énergie circulant « sans bruit »

Pour aller au-delà de l'influence venue d'outre-Atlantique ayant contraint l'Europe à revoir les ambitions du *Green Deal*, des chercheurs en sciences sociales ont tenté d'élucider les raisons expliquant le manque d'enthousiasme pour inaugurer une nouvelle phase historique, c'est-à-dire exigeant d'inclure l'environnement et le vivant dans les stratégies de développement. Les travaux de deux chercheurs ont ici retenu l'attention parce qu'ils mettent en évidence les caractéristiques intrinsèques à la modernité du capitalisme et sa capacité à délocaliser, voire à invisibiliser les effets désastreux des sources d'énergie utilisées.

Le sociologue de l'université de Louvain spécialiste des sciences de l'éducation, Hugues Draelants, qui est le coordinateur d'un projet de recherche intitulé CLIMEDUC (2025-2030), s'interroge sur les capacités cognitives des individus face au changement climatique. Intitulé « *Climate Change Education* » *Under Scrutiny: Towards a Theory of Institutional, Socio-Material and Cognitive Change through Education*, ce programme propose de dépasser les approches traditionnelles de la transition écologique jugées individualisantes. Les chercheurs tentent d'expliquer les raisons de la faible capacité des sociétés à générer une action politique d'une certaine ampleur alors qu'elles sont en possession de solides connaissances scientifiques¹. Ils privilégient l'hypothèse d'une « **occultation structurelle de nos conditions d'existence** » en raison d'une modernité capitaliste en mesure de se doter d'un « système d'invisibilité ». Autrement dit, en dépit des catastrophes et des événements extrêmes bien documentés par les médias, tout paraît normal au niveau du quotidien.

Pour saisir le décalage entre ce que nous savons sur le changement climatique et nos modes de vie, Hugues Draelants cite **les travaux d'un sociologue et d'un historien** de la technique qui ont mis en évidence cette organisation de l'oubli. Autrement dit, la modernité capitaliste aurait réussi à se doter d'une technologie en mesure d'externaliser les nuisances et de se doter d'interfaces lisses et propres. Cette idée n'est pas très éloignée de la **thèse de trois historiens** qui, en remontant au milieu du XX^e siècle, soulignent les « verrous et enchevêtrements » qui font barrage à la « refondation écologique de notre modernité ». Si la voiture électrique est présentée comme un véhicule propre, car respectant la qualité de l'air par rapport à la voiture thermique, tout est fait pour occulter la chaîne de valeur matérielle. Le recours à l'extractivisme pour se procurer les ressources naturelles (lithium) requises pour la fabriquer est totalement ignoré. La pollution ne disparaît pas vraiment, elle est tout simplement délocalisée. Ce qui signifie que nos savoirs ne nous permettent pas vraiment d'avoir prise sur l'ensemble du système productif.

Le positionnement de Hugues Draelants n'est pas tellement différent de celui de **Timothy Mitchell**,

qui, il y a quinze ans environ, a élaboré un diagnostic équivalent. En tant qu'historien et spécialiste du Moyen-Orient, Timothy Mitchell démontre combien la démocratie est indissociable des modalités selon lesquelles nous produisons de l'énergie. En articulant démocratie et énergie, il explique comment, au XIX^e siècle, les luttes pour défendre et acquérir des droits politiques et sociaux étaient possibles en raison de la nature même de la source d'énergie qu'est le charbon. La concentration d'immenses réserves dans certains territoires offrait en quelque sorte aux travailleurs un espace d'action. Mais, selon l'historien, tout a changé avec le pétrole. Il s'agit d'une énergie fluide, peu exigeante en main-d'œuvre et dont les gisements sont lointains. La politique démocratique telle que nous la connaissons repose en grande partie sur cette énergie fluide pendant que les relations internationales se construisaient à partir de ces mêmes flux.

Timothy Mitchell aborde sur un mode différent de celui de Hugues Draelants l'idée de visibilité et d'invisibilité. En démontrant combien le pétrole a façonné les modes de vie et de pensée, il insiste pour dire combien, avec cette nouvelle énergie, la nature a été perçue comme une ressource infinie. Il rappelle également que, dès le milieu du XX^e siècle, la vie politique s'est organisée sur le principe d'une croissance illimitée susceptible de bénéficier au bien-être de tous. L'économie s'est progressivement transformée en une science de la monnaie. Autrement dit, elle se serait encore plus éloignée des forces matérielles et des ressources de la nature pendant que la vie politique rétrécissait en raison de sa relation au pétrole.

Reprendre les arguments de Mitchell et de Draelants permet de comprendre que le décalage entre nos connaissances et notre capacité d'agir provient de cette mise à distance de nos sources d'énergie par rapport à nos modes de vie et à la vie politique en général. Si le pétrole, en favorisant l'idéal de la croissance illimitée, a contribué à distendre le monde de la Terre, les deux chercheurs s'interrogent à présent sur l'impératif d'une mise en visibilité de nos dépendances matérielles. Mais en tant que géographe, nous suggérons un cheminement autre : tenir compte du basculement territorial induit par la métropolisation et proposer l'écologie comme le meilleur outil pour se le réapproprier.

Recevez chaque semaine toutes nos analyses dans votre boîte mail

[Abonnez-vous](#)

Un basculement territorial ayant échappé aux politiques urbaines

Afin de préciser tous les aspects inhérents aux processus de métropolisation, il est utile de faire référence aux récents travaux de sciences sociales tout en y incluant le point de vue des chercheurs relevant d'universités anglo-américaines. La métropolisation, qui se comprend comme la traduction infranationale des flux de la mondialisation et de la globalisation, a incité les élus à opter pour des politiques de l'attractivité en vue d'assurer l'inscription de leur ville dans les réseaux dits globaux². Pour réussir cet ancrage³, les élus ont fait alliance avec les élites locales également concernées par l'idée du rayonnement de leur ville au niveau européen et au-delà. Mais la métropolisation ne se limite pas à la seule influence de l'idéologie néolibérale : compte tenu de l'impératif d'une restructuration économique en lien avec l'internationalisation du marché du travail, elle s'est également traduite par une reconfiguration spatiale (et non simplement paysagère) de la ville et de ses territoires adjacents.

La dimension territoriale de la métropolisation se lit au travers du langage dans la mesure où elle a entraîné le recours à de nouvelles expressions pour le signifier :

1. le territoire métropolitain reconnu comme « multipolaire » s'éloigne de l'image d'une agglomération gravitant autour d'une ville-centre. Des manifestations culturelles organisées dans une diversité de communes de ce territoire évoquent même l'émergence de centralités culturelles périphériques ;
2. l'élaboration de documents de planification (Scot) évoque la notion de « bassin d'emplois », à partir de l'ampleur géographique des déplacements pendulaires. Les emplois ne sont plus majoritairement localisés dans la ville-centre d'une agglomération, leur « dispersion » ou « desserrement » se traduit par une intensification de la mobilité.

Pour éviter d'inclure dans un article limité en nombre de signes la liste de l'ensemble des mots inventés par les chercheurs outre-Atlantique pour signifier la reconfiguration spatiale de la ville et de l'urbain à la suite de la restructuration économique, deux d'entre eux retiennent ici l'attention, parmi les plus utilisés : *Edge City* et *Spatial Mismatch*.

Inventée par le sociologue Joel Garreau⁴ – à la suite d'enquêtes menées dans différentes villes des États-Unis au début de la décennie 1990 –, l'expression *Edge City* (EC) renvoie à l'émergence d'une concentration d'emplois dans les banlieues jusqu'ici principalement résidentielles. Le paysage suburbain jusqu'ici peu dense par l'implantation inclut des immeubles de grande hauteur à l'intersection de voies autoroutières. Adoptée par les professionnels de l'urbanisme et les décideurs s'appuyant sur des données fournies par des chercheurs, EC a confirmé le rôle de la

révolution numérique dans cette reconfiguration spatiale des emplois associés à l'intérêt des entreprises d'évoluer dans de nouveaux bâtiments. Ceci a eu pour conséquence de transformer le *central business downtown* des grandes villes en un *financial district* abritant les emplois financiers, juridiques et de conseil aux entreprises multinationales et l'immobilier.

Si les chercheurs des universités anglo-américaines reconnaissent la diffusion d'emplois en dehors de la ville-centre, les experts du transport ont comptabilisé l'allongement des distances parcourues par les automobilistes en même temps qu'ils reconnaissaient la pertinence limitée des anciens réseaux de transports en commun pour répondre au redéploiement d'emplois dans un territoire multipolaire. Le rôle central de la voiture dans la nouvelle configuration spatiale a sérieusement impacté les ménages non motorisés. Les économistes ont fait par ailleurs le constat d'une hausse du chômage dans les quartiers populaires de la ville-centre en dépit de la croissance économique de la métropole. À la suite du **professeur de Harvard John F. Kain**, l'expression *Spatial Mismatch* (SM) signifie ce décalage spatial entre l'offre d'emploi et les lieux de résidence des personnes non motorisées.

La référence au langage courant confirme combien la restructuration de l'économie s'est traduite par une reconfiguration spatiale de la ville. Les processus de métropolisation ont contribué à **l'avènement d'un écosystème territorial** englobant la ville, les banlieues, le périurbain et des territoires ruraux, en dehors de toute politique urbaine. D'où la question : comment se réapproprier cet écosystème ?

L'écologie au service de la réappropriation du territoire : une hypothèse

À la suite d'une première partie ayant mis en évidence l'argument de la modernité d'un capitalisme ayant réussi à invisibiliser les inconvénients et les dommages à l'environnement en mobilisant ses sources d'énergie, la seconde partie a proposé un nouvel argument suggérant ainsi un cheminement politique différent. Elle reconnaît le caractère néolibéral de la métropolisation (traduction infranationale de la mondialisation et de la globalisation) mais elle a aussi mis en évidence la reconfiguration spatiale de la ville et de l'urbain avec la restructuration économique. Elle n'a pas donné à voir le rayonnement européen ou international de la métropole – comme le démontrent deux récents ouvrages concernant la métropole de Lyon : l'un coordonné par **Renaud Payre**, et l'autre par Maria-Anne Privat-Savigny⁵ –, elle a mis en évidence la reconfiguration spatiale de la ville et de l'urbain.

Si la majorité des travaux en sciences sociales reconnaissent le caractère néolibéral des processus de métropolisation, cette dernière a également entraîné une invisibilisation du basculement territorial induit. D'où l'intérêt à présent d'une prise de conscience de ce phénomène territorial afin de se doter d'un récit territorial renouvelé en mesure de susciter une volonté politique pour se le réapproprier. L'hypothèse de l'écologie⁶ est ici proposée comme la meilleure option pour mettre en œuvre une action publique territorialisée susceptible d'entraîner une volonté de réappropriation du territoire face au défi du changement climatique.

1. Il s'agit des rapports du GIEC qui font l'objet d'échanges et de débats dans le cadre de sommets internationaux comme les COP.
2. Il est principalement question de l'économie de la connaissance et du tourisme (événements culturels).
3. Renaud Payre, « The importance of being connected: city networks and urban government, Lyon and Eurocities (1990-2005) », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 34, n°2, juin 2010, pp. 260-280.
4. Joel Garreau, *Edge City: Life on the New Frontier*, Anchor Book, 1991.
5. Maria-Anne Privat-Savigny (dir.), *Lyon, centre du monde ! L'exposition internationale urbaine de 1914*, Musées Gadagne, 2013.
6. Cette hypothèse a été travaillée dans un récent ouvrage aux éditions du Bord de l'eau, *Comment faire des métropoles un levier pour l'action publique territorialisée ?*.