



HAL
open science

Introduction. Un capitalisme à visages urbains

Matthieu Adam, Emeline Comby

► **To cite this version:**

Matthieu Adam, Emeline Comby. Introduction. Un capitalisme à visages urbains. Matthieu Adam; Émeline Comby. Le Capital dans la cité, Editions Amsterdam, pp.9-27, 2020. halshs-03010375

HAL Id: halshs-03010375

<https://shs.hal.science/halshs-03010375v1>

Submitted on 20 Sep 2023

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Introduction

Un capitalisme à visages urbains

Mai 2016. Berlin accueille le *Metropolitan Solutions*, un salon international dédié à « la ville de demain », c'est-à-dire aux innovations technologiques et managériales en matière d'immobilier, de mobilité et de logistique urbaines, de réseaux (d'eau, de déchets, d'énergie), de construction ou encore de sécurité. Le leader mondial de la fourniture d'espaces de stockage des données numériques, Amazon Web Services, et le chauffagiste Viessmann figurent parmi les sponsors principaux du salon. Ce dernier est aussi soutenu par différentes institutions publiques, à l'image de la Commission européenne, de la Chambre du commerce et de l'Office du tourisme de Berlin.

Lors de ce salon, Venkaiah Naidu, ministre indien du Développement urbain et du logement, et Barbara Hendricks, ministre allemande de l'Environnement, rendent publique la signature d'un contrat de collaboration indo-allemand « pour le développement urbain durable ». Ce contrat associe des institutions publiques des deux pays, mais aussi l'industriel allemand Siemens et le transporteur indien M. P. Group, pour contribuer à la réalisation de « 100 villes intelligentes » en Inde, dans le cadre du programme *Smart Cities Mission*.

En janvier 2016, François Hollande, alors Président de la République, a annoncé que la France contribuerait à trois de ces projets urbains en leur accordant son expertise technique et des prêts, via l'Agence française de développement. Pendant près de trois siècles (1673-1962), cette ville côtière a été un comptoir colonial, sur lequel la France s'est appuyée pour tenter de concurrencer la domination des compagnies coloniales néerlandaises puis anglaises sur la région. Quelques décennies après la cession de propriété à l'Inde, ce projet *Pondichéry ville smart* ouvre de nouvelles perspectives d'investissements et de bénéfices pour les entreprises françaises : Alstom, Engie, Egis, Legrand, Veritas ou Accor hôtels comptent parmi les premiers partenaires.

« L'idée est de créer un modèle reproductible, qui puisse être un phare pour les autres villes » a expliqué le ministre indien du Développement urbain lors de l'annonce des vingt premiers lauréats en janvier 2016. Les technologies mises en œuvre sont censées être au service des populations, mais surtout de « l'attractivité » de ces territoires, véritable dogme des villes entrepreneuriales (Harvey 1989). Aux yeux de leurs édiles, la labellisation comme *smart city* sonne comme la promesse de l'arrivée prochaine d'investissements industriels, financiers et immobiliers et d'une clientèle solvable, qu'il s'agisse d'habitants et d'habitantes ou de touristes.

Les mots d'ordre, les « solutions technologiques », l'architecture mondialisée, le marketing territorial, les industries impliquées, les partenariats entre institutions publiques et entreprises privées (PPP), la mise en scène des coopérations internationales et la valorisation des investissements étrangers... *Smart Cities Mission* a un goût de déjà-vu. Sa spécificité est qu'elle concerne l'Inde, où un quart de la population urbaine vit en dessous du seuil de pauvreté et n'a accès ni à l'eau potable ni à l'électricité (Dupont 2017). Toutes les grandes villes du pays font face à une pénurie de logements décents. Un cinquième environ de leur population habite dans des bidonvilles où les expulsions de taudis sont quotidiennes. Parallèlement, les niveaux de pollution auxquels sont exposées les populations des grandes villes indiennes atteignent des sommets. Dans le classement des 500 villes à la plus forte concentration de particules fines qui a été édité en 2016 par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) figurent pas moins de 98 agglomérations indiennes. Les premières victimes de cette pollution sont les franges pauvres de la population, celles-là mêmes qui ont difficilement accès aux commodités et aux services urbains les plus élémentaires. Dans ce

contexte, soutenir la production massive de villes dites « connectées » ou « intelligentes », et dotées des technologies censées être les plus performantes en matière environnementale, sonne comme une provocation. Au regard de la situation indienne, la violence symbolique du programme *Smart Cities Mission* et la voracité des multinationales et des États étrangers apparaissent sous une lumière crue.

Capitalisme urbain

L'objectif de cet ouvrage est de donner des outils pour comprendre, penser et agir sur les transformations urbaines en cours sous le régime capitaliste, ici compris comme un système économique, idéologique et politique fondé sur a) la propriété privée des moyens de production et d'échange, b) l'accumulation via la remise en circulation perpétuelle du capital, et c) une organisation du travail qui s'appuie sur le salariat.

Le capitalisme urbain se définit comme le mode de spatialisation du capitalisme dans les villes. Selon les mots de Rob Shields (1991), la spatialisation est « la construction sociale de l'espace tant au niveau de l'imaginaire social (mythologies collectives, présupposés) qu'à celui des interventions d'aménagement (par exemple sur l'environnement bâti) ». Le « mode de spatialisation » est alors la manière dont les activités et phénomènes sociaux prennent des formes spatiales, à la fois matérielles et symboliques, dans une société donnée. Cette spatialisation connaît des variations géographiques, culturelles et politiques. Il y a donc un capitalisme urbain, au singulier, mais des concrétisations multiples.

Mobiliser la notion de spatialisation pour définir le capitalisme urbain présente quatre intérêts principaux. Premièrement, elle permet de penser l'imbrication des échelles et le dépassement de l'espace comme simple substance matérielle, en affirmant sa nature intrinsèquement relationnelle, centrale pour échanger et diffuser des valeurs d'usage, des valeurs d'échange et des valeurs morales. La spatialisation relie donc des objets habituellement séparés dans l'analyse – ici des mécanismes d'urbanisation du capital, des processus productifs, des rapports sociaux et des représentations – dans l'optique d'en montrer les imbrications. Deuxièmement, la spatialisation a une dimension historique et matérialiste, au sens où elle permet de distinguer l'espace et la manière dont il est construit à un moment, à un endroit, par un groupe ou une société particulière, donc par des rapports sociaux spécifiques. Imposer son mode de spatialisation est un des moyens des systèmes hégémoniques, dont le capitalisme est assurément, pour s'imposer à toutes et à tous comme une évidence. Troisièmement, la spatialisation insiste à la fois sur la manière dont les valeurs et les significations sociales se fixent dans les espaces et la manière dont elles évoluent avec lui. Elle permet donc de penser comment les valeurs, les représentations, les images ou les mythologies des espaces sont produites par les institutions, les entreprises privées, les urbanistes et les architectes, mais aussi les populations. Quatrièmement, la notion invite à penser la manière dont la définition, l'identification ou l'identité d'un espace en particulier résonne avec un ensemble bien plus large de connaissances et de croyances (Soja 1996). Rob Shields (1991) donne les exemples de la crédibilité d'une découverte scientifique, renforcée par le fait qu'elle serait produite dans une ville (Cambridge, Oxford) ou dans une université prestigieuse (Harvard, Yale), de la fiabilité d'un produit (les montres suisses, la qualité allemande) ou de sa qualité gustative (un vin de Bordeaux, un vinaigre de Modène). Le recours à la notion de spatialisation permet de montrer comment l'espace peut devenir une marque, la justification d'une exception ou de la rareté.

Le capitalisme urbain englobe quatre composantes intriquées : a) les mécanismes d'urbanisation du capital, b) les modes de production capitalistes de l'espace (induits par ces mécanismes), c) les spécificités matérielles et symboliques des espaces ainsi produits, et d) les rapports sociaux et les

représentations sociales qui se développent dans ces espaces. Cette définition englobante découle de l'idée que la compréhension du capitalisme urbain ne saurait se limiter à l'explicitation de la manière dont circulent et se fixent les flux de capitaux. Elle doit aussi inclure une explication de la façon dont les transformations économiques, idéologiques, politiques et technologiques s'incarnent en configurations matérielles, en représentations et en rapports sociaux. Présenté de la sorte, le capitalisme urbain est le résultat de rapports de force entre des actrices et acteurs variés, bien au-delà du groupe des propriétaires des capitaux et des capitalistes, des responsables politiques des territoires urbanisés ou encore des fonctionnaires. Pour en saisir la complexité, il est nécessaire de prendre en compte le rôle joué par d'autres actrices et acteurs traditionnels de l'urbanisme : concepteurs et conceptrices d'espaces comme les architectes, les urbanistes ou les paysagistes ; responsables et personnels des aménageurs publics ou privés, comme les bailleurs sociaux et les promoteurs immobiliers ; chargés de mission des opérateurs de transport public, de réseaux d'eau, d'énergie ou de communications, etc. Il faut aussi analyser l'influence de prescripteurs et prescriptrices de « solutions technologiques », économiques ou organisationnelles que sont, pêle-mêle, les gestionnaires de fonds d'investissement et d'établissements bancaires, les personnels des fournisseurs de services urbains tels que les parkings ou les véhicules en libre-service, les bureaux d'études et les cabinets de conseil ou encore les associations d'usagers et d'usagères, mais aussi les habitantes et habitants qui peuvent se comporter en investisseurs, subir ces stratégies politiques et économiques ou y résister.

L'urbanisation, la concentration du capital fixe

Ces rapports de forces s'inscrivent dans le prolongement des interactions historiques qui existent entre ville et capital (Mumford 1964). Les villes ne sont pas une création du capitalisme ; des villes lui ont préexisté (Scott 2019), sans qu'il n'y ait de linéarité historique entre les différents espaces et temps de l'urbanisation. Cependant, le phénomène urbain prend de l'ampleur à partir du XII^e siècle avec le développement de la bourgeoisie, littéralement « celles et ceux qui habitent dans les bourgs » (Roux 2011). L'artisanat et le commerce, puis la banque, se développent largement à partir de la Renaissance et font naître une nouvelle classe sociale, concentrée dans les villes, nettement plus riche que les populations paysannes, et qui amorce le processus d'accumulation capitaliste. L'urbanisation explose finalement avec l'industrialisation à partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle et la forte croissance démographique en Europe (Mumford 1964). En Angleterre d'abord, puis dans toute l'Europe de l'Ouest et en Amérique du Nord, les villes croissent rapidement du fait de l'établissement de manufactures entourées de logements destinés aux ouvrières et ouvriers dans, puis aux abords des villes.

Le passage d'une industrie qui utilisait l'eau comme source d'énergie à une industrie qui valorise la vapeur (et donc le charbon) est emblématique de l'affirmation d'un capitalisme industriel urbain dans la Grande-Bretagne des XVIII^e et XIX^e siècles (Malm 2017). À l'époque, la machine à vapeur est plus coûteuse et moins sûre que l'énergie hydraulique. La roue à aubes des moulins demandait une installation des industries à proximité des cours d'eau. La machine à vapeur permet aux industriels de se détacher en partie de considérations liées au milieu physique aquatique : la proximité ou l'accès aux mines de charbon deviennent prioritaires. Là où l'eau est limitée et demande de s'entendre avec les industries concurrentes, la machine à vapeur permet aux industriels de se développer comme ils l'entendent, à condition de pouvoir acquérir les ressources nécessaires au bon fonctionnement de l'usine. L'énergie vient à l'usine et non l'inverse. « La vapeur permettait d'accéder à la ville, où d'importantes réserves de main-d'œuvre attendaient » (Malm 2017). Les installations capitalistes urbaines dépendent de la localisation de la main-d'œuvre et de la

production d'énergie qui favorise une croissance économique au détriment de la nature à plus long terme.

Selon l'Onu, la part de la population mondiale qui vit en ville est passée de 3,5 % en 1800 à 50 % en 2007. L'urbanisation (en particulier en Afrique) constitue l'un des principaux défis démographiques du siècle en cours avec l'accès aux ressources naturelles. Dans les pays des Nord, la délocalisation des activités de production vers les Suds et le développement au cours de la seconde moitié du XX^e siècle d'une économie de services n'ont pas inversé la tendance. La mondialisation néolibérale, mais aussi la numérisation des échanges, des services et des emplois, parfois qualifiée de façon trompeuse de dématérialisation, devaient substituer l'« espace des flux » à l'« espace des lieux » (Castells 1998). Mais elles n'ont pas érodé la centralité des villes dans l'économie mondiale. La concentration des capitaux, des centres de pouvoir économiques et politiques ainsi que des populations dans les zones urbanisées se poursuit. Les taux d'urbanisation des pays des Nord continuent de grimper, même si leur progression ralentit. Dans les Suds, l'industrialisation encore en cours s'accompagne à son tour d'une urbanisation rapide. Même en dehors des frontières des villes, les sociétés contemporaines sont marquées par une urbanisation généralisée : l'essentiel de la population mondiale vit aujourd'hui sous l'influence économique, politique et culturelle des espaces urbanisés.

Selon Henri Lefebvre (2005 (1974)), les villes se définissent avant tout comme des espaces de concentration exceptionnelle de capital fixe. Par opposition au capital circulant, qui correspond aux montants destinés à l'achat de matières premières et aux salaires versés en échange de la force de travail, le capital fixe désigne l'investissement dans des équipements matériels, fixés dans le sol, pour la production (usines, machines, outils, infrastructures de transport et de communication) et la reproduction de la force de travail (logements, hôpitaux, écoles, etc.) qui soutient aussi la consommation.

David Harvey (2010a) prolonge l'analyse lefebvrienne (1970) des circuits de circulation du capital. Le circuit primaire est celui de la production et de la consommation immédiate des biens et des services. Le capital s'accroît par l'augmentation de la production grâce aux machines et à la main d'œuvre. Le circuit secondaire est celui qui forme le capital fixe qui s'accroît par la production d'usines, de logements et d'infrastructures matérielles. Le circuit tertiaire est celui de l'investissement à long terme dans les « infrastructures sociales » pour la production (recherche et développement) ou la reproduction (systèmes éducatifs et de santé). Lorsque le circuit primaire est saturé, des flux de capitaux alimentent le circuit secondaire et s'immobilisent dans l'espace sous la forme d'infrastructures physiques et sociales. L'orientation du capital dans les circuits secondaire et tertiaire est en partie une conséquence de l'action des États (Harvey 2010a). Elle découle notamment de leurs politiques de (dé)régulation des marchés financiers, d'incitation fiscale à l'investissement dans l'immobilier ou dans les infrastructures productives ou encore d'instauration de régimes de retraites par capitalisation plutôt que par répartition. Elle repose également sur des mesures d'incitation fiscales et financières, comme celles pour l'accession à la propriété des ménages, via la dette. Une fois constitué, le capital fixe garantit la pérennité des moyens de production ainsi que la reproduction du capital – en améliorant la circulation des marchandises, des personnes et des informations – ainsi que celle de la force de travail. Immobilisé dans le sol et dans le cadre bâti, comme le symbolise le mot « immobilier », le capital fixe n'est toutefois pas à l'écart de l'accumulation : il génère de la rente foncière, via les loyers perçus ou la plus-value à la revente. La ville est pour cette raison l'espace privilégié de réinvestissement du capital excédentaire, que ce surplus soit d'origine industrielle ou, déjà, immobilière. Ces deux logiques, industrielles et immobilières, ne sont pas forcément découplées : la mobilisation des terrains industriels comme

actif financier peut favoriser la transition d'un capitalisme industriel au capitalisme financier au profit des élites industrielles historiques (Kaika et Ruggiero 2013). Enfin, par les économies d'échelle et les effets de proximité et d'intensification des échanges qu'elle engendre, la concentration spatiale du capital fixe est source des gains de productivité. Pour reprendre les mots d'Henri Lefebvre, le capitalisme doit donc s'urbaniser pour se reproduire. La financiarisation du capitalisme urbain, croissante depuis les années 1980, transforme aujourd'hui quantité de biens fonciers et immobiliers en actifs échangeables : les pratiques des investisseurs se caractérisent par une très grande sélectivité spatiale, mais les revenus associés à ces actifs peuvent circuler à l'échelle mondiale (Guironnet 2017). La financiarisation retire donc un peu de sa fixité, mais rien de sa rentabilité, au capital fixe.

Des modèles d'urbanisation capitalistes

Les évolutions successives du capitalisme n'entraînent pas seulement l'accroissement ou le déclin de la taille ou de la population des villes, elles façonnent de nouveaux paysages et de nouvelles formes urbaines, elles créent de nouvelles typologies de lieux et changent les manières de les relier, de les occuper, de s'y comporter. Dans une perspective heuristique, il est possible d'identifier trois modèles simplifiés d'urbanisation capitalistes successifs : la ville industrielle, la ville keynésienne et la ville néolibérale (Harvey 2010b).

Les progrès agricoles et la première urbanisation du capital, débutée au XVIII^e siècle en Angleterre et au XIX^e en France, ont conduit à la ville industrielle. Celle-ci consiste essentiellement en la concentration d'ateliers, puis de manufactures. Certaines industries, comme le textile, reposent dans un premier temps sur des logements-ateliers, où l'organisation du travail demeure proche de l'artisanat, à l'image des canuts, ces ouvriers de la soierie lyonnaise, qui habitent dans les pièces où ils tissent. Les industries lourdes – mines, sidérurgie, métallurgie, chimie, etc. – s'appuient sur de grandes unités de production et sur des logements regroupés à proximité des sites d'extraction et de transformation de la matière brute. Le paysage archétypal de ces villes est alors dominé par la mine et ses terrils (ou crassiers), ou l'usine et ses cheminées, ainsi que par l'emprise ferroviaire destinée à transporter les marchandises et quelques voyageurs. Financées et construites par le patronat, les cités ouvrières (quand elles existent) jouxtent les usines (Edelblutte 2010), avec leur architecture répétitive. Du familistère à la cité-jardin, les utopies patronales du paternalisme industriel du XIX^e siècle sont nombreuses en Europe, même si elles ne permettent en réalité de loger qu'une petite partie de la classe ouvrière. Les logements apparaissent plutôt confortables par rapport aux conditions de logement des journaliers et ouvriers de l'époque. Un certain nombre d'équipements publics – écoles, dispensaires, théâtres, stades – sont construits par les industriels, dans une logique concurrentielle visant à attirer et à fidéliser une main-d'œuvre qualifiée. Dans les faits, la réalité est souvent moins reluisante que dans les rapports, prospectus et dépliants qui vantent l'« action sociale » de l'entreprise. Au XIX^e siècle, le développement industriel concerne les grandes villes, comme Manchester ou Lille, et entraîne aussi l'urbanisation de certaines campagnes, à l'image du Creusot, façonné par le sidérurgiste Schneider (Frey 1986), ou de Rosignano-Solvay, qui porte le nom du chimiste belge qui l'a bâtie en Toscane (Causse et Adam 2019).

Ce type d'urbanisation perdure en Europe et en Amérique du Nord jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, à travers le modèle des villes fordistes, dont Détroit est l'archétype. Il est toujours à l'œuvre dans les Suds, par exemple dans les villes chinoises de Guangzhou ou Shenzhen. Les Trente Glorieuses sont marquées par le développement de politiques keynésiennes de soutien par les États de la demande de consommation. Les activités de production quittent les centres de grandes villes pour leur périphérie (les banlieues et les espaces périurbains) ou des villes secondaires. Elles sont

remplacées par des activités tertiaires et commerciales. Parallèlement, les pouvoirs publics étatiques et locaux investissent massivement dans les infrastructures de transport, d'éducation et de santé, mais aussi dans le logement, à travers le logement social et l'aide à la construction. Une partie des classes moyennes et populaires habite alors les quartiers de grands ensembles modernes, où les barres et les tours alternent avec les parkings et les espaces verts. Chez les fractions les plus solvables des classes moyennes populaires, l'endettement des ménages vient financer l'augmentation de leur pouvoir d'achat et faciliter l'accession à la propriété privée immobilière, à travers un produit : le pavillon individuel. Ce dernier devient alors un bien courant et entre dans l'ère de la production standardisée. Il est vendu clé en main aux jeunes ménages et aux familles dont l'entrée dans le salariat a permis l'accès au crédit. Dans une période où le pétrole est bon marché, l'urbanisation des pays des Nordes se manifeste en dynamiques d'étalement urbain, faites de *suburbs*, de périurbanisation ou de mitage (Djellouli *et al.* 2010). Les réserves foncières dans les banlieues limitrophes des villes-centres disparaissent, en s'appuyant sur le recours massif à l'automobile qui repousse toujours plus loin les limites des territoires urbanisables. Le développement de la grande distribution accompagne ce processus, en entourant progressivement les villes de centres commerciaux (*malls*) aux surfaces marchandes et aux nappes de parkings gigantesques. Le paysage archétypal de la ville keynésienne est donc marqué, d'une part, par la diffusion de l'urbain sous la forme pavillonnaire et, d'autre part, par une concentration des fonctions tertiaires et d'habitat dans des tours et barres. Le modèle urbanistique expansionniste de la ville keynésienne est, lui, toujours un modèle à l'œuvre dans de nombreuses villes des Nordes. Il gagne aussi du terrain dans certains pays des Suds, où le développement économique s'accompagne de l'émergence d'une classe moyenne qui accède à la propriété privée et aspire à l'habitat individuel, parfois dans des enclaves résidentielles fermées et sécurisées, les *gated communities* (Capron 2006).

Dans les années 1970, les pays des Nordes connaissent une période de crise, liée à la poussée inflationniste de la fin des années 1960 puis à la « stagflation » qui suit le choc pétrolier de 1973. Elle se caractérise par une récession économique et un taux de chômage en forte hausse. Les populations pauvres sont les plus durement touchées. Les moins dotés des ménages aspirant à l'accession à la propriété voient leurs désirs contrariés par la hausse des taux de crédits, qui limite le recours à la dette. Le néolibéralisme, qui prône l'économie de marché et la concurrence étendue à toutes les sphères de l'activité humaine au nom de la liberté individuelle et de l'efficacité économique (Amin *et al.* 2006), s'impose progressivement comme l'idéologie dominante des gouvernements nationaux et locaux. À l'« urbanisation par la demande » succède ou se superpose une « urbanisation par l'offre » (Brenner 2004) : la ville néolibérale apparaît. Convaincus des bienfaits du néolibéralisme ou contraints de le faire pour des raisons financières ou institutionnelles (Storper 2016), les pouvoirs publics locaux se mettent au service des intérêts privés et cherchent à mettre en avant leur capacité à le faire. Dans un contexte de compétition interurbaine pour attirer les capitaux dont les politiques néolibérales des États facilitent la circulation, ces politiques urbaines de l'offre ont pour objectif de séduire des investisseurs, des entreprises et des ménages solvables. Dans cette optique, les projets urbains et architecturaux remarquables, les grands événements culturels et sportifs et les quartiers gentrifiés, requalifiés, renouvelés ou « durables », tout comme les nœuds de communication, aéroports internationaux en tête, deviennent des outils de premier ordre pour attirer des capitaux. Le marketing urbain est chargé de valoriser ces éléments dans un marché de l'urbain de plus en plus internationalisé. Alors que les villes industrielles puis keynésiennes ont été celles du charbon puis du pétrole, la ville néolibérale s'affiche comme celle de l'information et de la communication. Les investissements dans les infrastructures sont tournés vers l'innovation, qu'il s'agisse d'élever le niveau de qualification de la main-d'œuvre disponible via la formation ou de faciliter l'implantation d'entreprises du secteur à travers des équipements (parcs

de bureaux, *data centers*, infrastructures et réseaux numériques) et des dispositifs économiques dédiés (zones d'activités et entrepôts de stockage, pôles de compétitivité, *clusters* technologiques). Qu'il soit mis en œuvre dans des espaces centraux de la mondialisation ou dans des villes en déclin, l'objectif générique des politiques urbaines néolibérales peut se résumer à « monter en gamme » tant en termes d'activités économiques que de populations (Rousseau 2014). Concrètement, ces changements concernent essentiellement le cœur des grandes villes dont les prix de l'immobilier ou les loyers sont de moins en moins accessibles aux classes moyennes, mais également les espaces péricentraux où des emprises industrielles sont libérées et requalifiées. Les classes populaires solvables continuent d'accéder à la propriété et de se fixer dans des espaces de plus en plus lointains, car l'étalement urbain sur le modèle du lotissement pavillonnaire se poursuit, comme son corollaire la dépendance automobile. Quant aux classes populaires des quartiers pauvres, leurs conditions de logement se dégradent avec le vieillissement du parc de logements et la raréfaction des services publics et commerciaux. Au cœur des grandes villes, le paysage archétypal de la ville néolibérale est le projet urbain dit « durable » de front d'eau, avec ses espaces de consommation et de travail branchés, son architecture mondialisée signée par une star internationale, ses équipements culturels et ses grands événements. Le *Central Business District* avec ses tours et autres gratte-ciels devient l'emblème d'une réussite économique et d'une insertion dans la mondialisation. En dehors de celles-ci, le paysage ressemble encore largement à celui de la ville keynésienne.

L'espace, produit et producteur de rapports sociaux

Ces trois modèles reflètent des modes de production de l'espace, permettant d'illustrer comment le capitalisme s'incarne spatialement et varie d'une époque à une autre et d'un territoire à l'autre. Telle que définie par Henri Lefebvre dans l'ouvrage éponyme (2005 (1974)), la production de l'espace ne se réduit pas à sa construction matérielle ni au processus économique de la fabrication de biens. Elle est le rapport social dans lequel l'espace s'élabore comme un produit collectif.

Reprenant la distinction établie par Karl Marx, Henri Lefebvre (2005 (1974)) identifie deux sens au terme « production ». Le sens étroit est celui de la production matérielle des biens et des marchandises. L'aménagement de l'espace est une action de production dans le sens où elle se définit comme une modification intentionnelle d'un espace dans le but d'atteindre un objectif fixé par un ou des commanditaires, qui y recherchent une plus-value, à travers un enchaînement d'étapes et de procédures de planification et de construction. La production de l'espace urbain présente une composante industrielle à travers une production de masse, une division et une standardisation des tâches. Le sens large du terme « production » inclut à la fois l'espace-produit, comme résultat de faits sociaux, et l'espace-producteur, comme déclencheur de faits sociaux. Comme concentration de capital fixe, la ville est à la fois le fruit des rapports sociaux et des rapports de production qui président à l'accumulation de ce capital, à sa circulation et à sa matérialisation, de l'extraction de matières premières à la force de travail déployée sur les chantiers de construction. Des dispositifs aussi divers qu'un stade portant le nom d'une firme multinationale, un réseau de transports en commun ou encore une politique d'aide à l'accession à la propriété concrétisent des rapports sociaux capitalistes, tout en les conditionnant en retour. Ce sens large souligne finalement la dimension rétroactive de toute production : les effets peuvent rétroagir sur les causes qui les ont provoqués.

L'espace n'est pas un simple produit de consommation, même s'il est parfois conçu avant tout dans une logique marchande. « L'espace n'est pas produit comme un kilo de sucre... L'espace est un rapport social inhérent aux rapports de propriété et aux forces productives. Produit qui se consomme, il est aussi moyen de production. Il ne peut se séparer ni des forces productives, des

techniques et du savoir, ni de la division du travail social qui le modèle, ni de la nature, ni de l'État et des superstructures » ((Lefebvre 2005 (1974)). La question du logement illustre en quoi l'espace n'est pas une marchandise comme les autres. Louer ou acheter un logement, ce n'est pas seulement dépenser de l'argent en échange d'une surface habitable, c'est aussi acquérir plus ou moins durablement l'accès à une vie quotidienne, composée d'un emploi du temps – notamment imposé par la distance domicile-travail et les moyens de la parcourir –, de services – commerces, loisirs, équipements publics –, d'aménités – espaces verts ou aquatiques, qualité de l'air, ambiance sonore du logement et du quartier – ou encore de possibilité de projections dans l'avenir – vieillissement, reproduction. En ce sens, la localisation géographique du logement – ses proximités, sa centralité – comme ses caractéristiques intrinsèques – sa taille, son confort – sont à la fois valeurs d'usage et valeurs d'échange, en donnant accès à cette forme d'existence sociale qu'est la vie en communauté. Dans l'espace capitaliste, la valeur d'usage se trouve le plus souvent écrasée par la valeur d'échange (Logan et Molotch 1987). C'est essentiellement le marché qui dicte les « choix » résidentiels des ménages en structurant l'espace des possibles et en orientant les dépenses d'endettement.

L'espace est donc tout à la fois une condition structurelle de la production (en tant que support des flux de capitaux, de matières premières, d'énergies et de marchandises, mais aussi de main d'œuvre) et une marchandise (à travers les marchés du foncier et de l'immobilier, des transports ou du tourisme). Il est aussi, selon les cas, un instrument de contrôle (administratif, politique, policier) et, toujours, le résultat de rapports sociaux qui matérialisent à la fois l'ordre social et sa contestation. La production de l'espace n'est en effet pas seulement celle de ses formes matérielles – du cadre bâti aux infrastructures de transport –, mais aussi celles des pratiques et des conduites qu'il prescrit ou proscrit. L'espace peut donc lui-même être considéré comme un rapport social, dans le sens où il influence, souvent durablement, les conditions matérielles d'existence de celles et ceux qui l'habitent, mais aussi leurs places dans la hiérarchie sociale et dans l'organisation du travail, ou encore le fonctionnement interne des groupes sociaux (la sociabilité de voisinage, les formes de coprésence dans l'espace, l'organisation du pouvoir local, etc.) et leurs conflits potentiels.

La notion de production de l'espace permet d'éviter deux écueils. Le premier est de sous-estimer l'influence de l'organisation spatiale sur la société, en ne considérant l'espace que comme un support passif des faits et rapports sociaux. C'est notamment dans l'optique de combler cette lacune du marxisme qu'a travaillé Henri Lefebvre et que s'est ensuite développée la « géographie radicale » anglophone. Le second écueil, inverse, est un déterminisme spatial, qui expliquerait les faits sociaux par la seule configuration matérielle des territoires. Ce déterminisme spatial, parfois qualifié de « spatialisme », est par exemple l'un des fondements de certaines politiques de renouvellement urbain, qui identifient dans les formes urbaines (notamment les tours et barres des quartiers de grands ensembles) les sources des difficultés économiques et sociales de leurs populations.

Capitalisme et villes au quotidien

Les quotidiens urbains sont marqués par trois dynamiques exacerbées par le capitalisme : l'homogénéisation, la fragmentation et la hiérarchisation (Lefebvre 1997). Le capitalisme a fait l'objet d'argumentaires critiques de quatre ordres : a) le genre de vie capitaliste est désenchanté et s'appuie sur l'inauthenticité, b) le capitalisme s'appuie sur des oppressions, c) il produit de très fortes inégalités socio-économiques entre les populations, et d) il favorise les intérêts particuliers au détriment du collectif, du commun et des solidarités (Boltanski et Chiapello 1999). Ces critiques ont toutes leurs traductions dans le cas spécifique du capitalisme urbain.

Premièrement, le capitalisme désenchanté les objets, les espaces et les relations sociales. Dans le cadre de la compétition interurbaine, les villes capitalistes contemporaines proposent des

expériences standardisées, à travers leur *Central Business District*, leurs franchises commerciales, leurs sites touristiques, leurs cuisines « typiques », ou encore leurs logements aseptisés. Ces expériences urbaines ont un coût élevé et excluent donc une large partie des populations. Cette ville vise les populations « gagnantes » de la mondialisation, c'est-à-dire les dirigeants, les cadres et autres ingénieurs, mais également les touristes aisés. L'atypique, le typique ou le kitsch peuvent faire l'objet d'une valorisation économique pour les touristes, en témoignent les séjours chez les populations habitantes dans les pays des Suds ou les tours organisés dans des bidonvilles tels que les favelas brésiliennes.

Deuxièmement, le capitalisme produit une violence à la fois matérielle et symbolique. Il s'appuie sur des contrôles nombreux, à l'échelle de l'entreprise à travers des directives managériales, mais également dans les espaces publics ou privés. Des accès se ferment pour certaines personnes : barrières, serrures, digicodes et autres badges filtrent et limitent les pratiques de mobilité : « l'interdiction, c'est l'envers et l'enveloppe de la propriété, l'appropriation négative de l'espace sous le régime de la propriété privée. » (Lefebvre 2005) Quand la technique ne suffit plus, des humains (contrôleurs, policiers, vigiles) renforcent les barrières. Ces oppressions peuvent être faites au nom de l'intérêt public à travers le rôle de l'État ou au nom d'intérêts privés. L'espace capitaliste est répressif en ce qu'il relègue certaines populations et certains usages dans les marges géographiques, mais aussi politiques et sociales. Aux centres urbains, la concentration des lieux de pouvoir et de prestige, les activités culturelles et consuméristes. Aux banlieues plus ou moins proches, les activités de production, de logistique et d'habitat des classes populaires subalternes. Cette répression passe aussi par le traitement policier des quartiers populaires, par les expulsions locatives et par l'exclusion par les réseaux de transport et leurs conséquences ségrégatives.

Troisièmement, dans les villes, une des manifestations du capitalisme réside dans l'accroissement des inégalités dans la capacité des actrices et des acteurs à accéder à certains espaces, notamment aux logements (prix à l'achat ou à la location) ou à certains biens de consommation. Certes, usagers et usagères des villes disposent de la valeur d'usage, mais leurs pouvoirs restent encore faibles face à la valeur d'échange. Si la pénurie d'espace peut parfois être naturelle, dictée par la topographie d'un site, la place disponible ou par des ressources écologiques limitées, elle est le plus souvent organisée, par exemple en divisant le foncier en lots ou en parcelles, pour créer artificiellement de la valeur d'échange et permettre la spéculation.

Quatrièmement, la privatisation des espaces urbains semble de plus en plus marquée, physiquement et matériellement, même si cette dynamique n'est pas récente. Les mouvements de rassemblement dans les espaces publics de type Occupy permettent aux participantes et aux participants de s'affirmer comme des individus présents dans un espace commun, mais aussi de redonner corps au mot « public » dans espace public (Shaw 2017). Ces mouvements se développent aux marges ou contre le capitalisme, comme d'autres dynamiques d'occupations (notamment les squats ou certains espaces autogérés).

À ces quatre argumentaires bien connus s'ajoute un cinquième : le capitalisme détruit la nature. Les capitaux, les pouvoirs et la nature forment l'écologie mondiale. Penser les changements environnementaux globaux ne peut se faire qu'en prenant en compte le capitalisme (Moore 2015a). L'urbanisation contribue massivement à l'artificialisation des sols, elle s'effectue par la voie de la consommation et de la transformation d'espaces auparavant naturels, où le foncier était moins cher de prime abord. Aujourd'hui, les espaces non transformés, refuges des espèces animales comme végétales, deviennent rares : toutes les bribes restantes de nature ont été « drainées, brûlées, appauvries, empoisonnées, exterminées, autrement dit épuisées d'une manière ou d'une autre »

(Haraway 2016). Le capitalisme repose sur l'exploitation massive d'une nature qui est vue comme un réservoir potentiel de ressources à valoriser, à exploiter. La nature est perçue comme abondante et peu chère ; peu chère car de nombreux coûts n'ont pas été payés, tant du côté de la nature (pollutions de l'air et des sols, production de déchets, perturbations des écosystèmes sur la longue durée) que du côté des travailleurs et des travailleuses (Moore 2015b).

Ces constats sont aujourd'hui largement partagés. Certains écrits critiques sur l'urbain, auxquels la crise sanitaire de la Covid-19 ont offert un nouvel élan, dépeignent « la ville », et plus récemment « la métropole », comme une Babylone mythifiée, une hydre capitaliste qui ne pourrait que détruire l'environnement qui l'accueille et la vie quotidienne de celles et ceux qui l'habitent. Dès lors, la planche de salut vers une société plus égalitaire et respectueuse de l'environnement serait la fuite vers des terres non urbanisées, supposément restées à l'écart de la marche dévastatrice du capitalisme, écologiquement responsables, moins inégalitaires et solidaires par essence. À l'opposé de cette tendance à l'urbaphobie (Salomon-Cavin et Marchand 2010), qui s'appuie bien souvent sur le postulat réactionnaire d'une nature harmonieuse et saine que viendrait pervertir la société, cet ouvrage défend le « droit à la ville » et formule l'hypothèse qu'il est possible de se réapproprier collectivement les moyens de production des espaces urbains.

Choisir ses mots

Peu de notions se sont diffusées depuis les études urbaines vers le grand public. Malgré son flou – ou grâce à lui – (Barbier 2018), le terme de « ville néolibérale » fait parfois son apparition dans les écrits médiatiques ou militants. Il y accompagne souvent un mot tout aussi vague, celui de « métropole » (Bouba-Olga et Grossetti 2019), à côté d'autres comme ceux de « touristification » ou de « disneylandisation ».

La seule notion issue du monde universitaire qui a vraiment intégré le vocabulaire commun est celle de gentrification : elle surgit désormais dans quasiment toute conversation sur l'urbanisme et est mobilisée dans le cadre de nombreuses luttes urbaines. Le terme « gentrifieur » a progressivement remplacé celui de « bobo » (Authier *et al.* 2018), évacuant sa dimension droitière, mais pas son flou conceptuel. Ici, un élu écologiste dénonce « la gentrification » du marché d'un quartier bourgeois pour critiquer le projet architectural et commercial retenu, lequel amènera de nouveaux commerces, mais n'aura pas de conséquences sur le peuplement des lieux. Là, c'est au nom de « la lutte contre la gentrification », qu'un groupe anarchiste vient soutenir les habitantes et habitants d'un quartier de grands ensembles en pleine rénovation urbaine, à qui on propose des solutions de relogement iniques. Dans aucun des deux cas, la notion mobilisée n'est adaptée à la situation décrite, dont le point commun est uniquement l'objectif d'une « montée en gamme » de la clientèle ou de la population. Dans les deux cas, l'erreur de diagnostic conceptuel obscurcit la compréhension de la situation et fragilise la capacité à construire des actions pour y résister.

Entre autres chapitres potentiellement attendus et dont certaines lectrices et lecteurs pourraient regretter l'absence, il n'y a pas d'entrées « gentrification » ou « métropolisation » dans cet ouvrage. Ce choix n'est pas le fruit du hasard. « Transformation de la composition sociale d'un quartier par le départ ou par le décès d'habitants initialement majoritaires appartenant aux classes populaires et par l'arrivée de ménages plus jeunes aux qualifications et au statut social plus élevés dont les revenus ne sont pas plus importants au départ, mais sont appelés à augmenter. Ce remplacement d'une population par une autre s'accompagne de transformations du tissu urbain et commercial » (Chabrol *et al.* 2016). La gentrification sature en quelque sorte le champ des études urbaines et celui de l'analyse critique du capitalisme urbain en particulier. Plusieurs ouvrages qui lui sont consacrés ont eu ces dernières années un large écho pour des publications en sciences sociales (Clerval 2013 ;

Collet 2015 ; Tissot 2011). Il semble aujourd'hui souhaitable de donner de la place à d'autres notions, ou de traiter la gentrification à travers les processus connexes qui y contribuent.

La métropolisation, processus de transformation à la fois fonctionnel, morphologique et social des très grandes villes qui se caractérise par la concentration de flux et de valeurs dans et autour des plus importantes d'entre elles, est aussi une notion employée pour qualifier des phénomènes variés (Ghorra-Gobin 2010). L'idée selon laquelle les capitaux se concentrent uniquement autour des plus grandes villes et que les seules politiques possibles consisteraient à essayer de les attirer relève au moins en partie du récit mythifié (Bouba-Olga et Grossetti 2019) ou de la fable pour élites locales (Delfini et Snoriguzzi 2019). Le caractère implacable des politiques de métropolisation est lui aussi mythifié. Cet urbanisme de l'offre n'est en effet pas toujours couronné de la réussite espérée par les édiles. Souvent, les capacités des pouvoirs locaux à effectivement attirer des entreprises, des populations qualifiées et des capitaux sont en réalité faibles. L'économie immobilière de certains territoires qui se rêvent en métropoles internationales est même parfois essentiellement animée par des capitalistes locaux qui réinvestissent notamment des capitaux industriels dans l'immobilier (Barbier *et al.* 2019 ; Kaika et Ruggiero 2013).

Pour ce faire, nous avons privilégié le choix de chapitres relativement courts abordant chacun une notion à partir d'un ou plusieurs exemples. L'objectif est d'ancrer les dynamiques et de les donner à voir dans leur dimension concrète, dans des configurations locales et historiquement situées. Chaque société produit des types d'espaces et des pratiques urbaines qui lui sont en partie spécifiques. L'espace urbain révèle autant la vision du monde dominante dans la société qui le produit qu'il la dévoile en retour. Les mutations idéologiques, économiques, sociales et technologiques transforment les villes et les infrastructures qui les relient autant qu'elles s'y incarnent, matériellement et symboliquement. Mais cette correspondance n'est pas mécanique, car les modes de production évoluent vite. L'espace n'est pas une abstraction vide, une simple projection spatiale des dynamiques idéologiques, économiques, technologiques ou culturelles à l'œuvre à un instant donné. Les dynamiques de gentrification des quartiers centraux de Barcelone, de Grenoble, de Sheffield ou de Lisbonne sont par exemple des phénomènes comparables, mais pas similaires (Chabrol *et al.* 2016). Les phases du processus, le type de logements ou d'activités, les investisseurs qui y font affaire, les populations qui y emménagent, celles qui en sont chassées, le rôle que les artistes ou les commerçants ont pu y jouer peuvent se ressembler, mais ne sont jamais exactement les mêmes. Documenter le capitalisme urbain implique d'observer ses concrétisations en des lieux et en des moments spécifiques, et ses incarnations en des formes matérielles, des organisations humaines, des pratiques spatiales et des rapports sociaux.

En outre, si les villes contemporaines sont des espaces capitalistes, la vie en leur sein n'est pas réductible à des dynamiques d'investissement, de production de valeur et de survaleur ou d'accumulation. Comprendre la financiarisation du logement (Madden et Marcuse 2016), le développement d'un « État immobilier » où les urbanistes travaillent au service de la spéculation (Stein 2019) ou encore la manière dont l'organisation de l'espace et l'organisation du travail s'influencent mutuellement dans un contexte de désindustrialisation (Collectif Rosa Bonheur 2019) implique de saisir ce que ces phénomènes doivent à des jeux d'acteurs complexes et ce qu'ils conditionnent dans la vie quotidienne des populations urbaines. Cette approche imprègne déjà le travail fondateur de Friedrich Engels (1975 (1845)) sur l'Angleterre industrielle. S'intéressant à l'organisation des espaces de travail et de logement et aux rapports de classes à Manchester et à Londres dans la première moitié du XIX^e siècle, il relie dynamique capitaliste de production et de reproduction et conditions matérielles de la vie quotidienne, montrant notamment comment la proximité spatiale induite par la concentration des populations ouvrières dans les villes

s'accompagne de logiques de ségrégation internes aux classes laborieuses, en fonction des métiers pratiqués, des origines religieuses ou encore des appartenances ethniques.

Comprendre le capitalisme urbain, pour le droit à la ville

Selon une démarche influencée par la géographie radicale anglophone – laquelle a fait progressivement sa place dans le monde francophone (Calbérac 2019) –, les chapitres qui composent cet ouvrage donnent à voir la manière dont le capitalisme se spatialise et influence tant la production que le gouvernement, la matérialité et le fonctionnement des territoires urbains.

Territoire de concentration du capital, la ville est aussi, pour cette raison, le terrain privilégié de la lutte des classes, qui concerne alors centralement l'accès aux ressources urbaines, autrement dit le « droit à la ville » (Lefebvre 2009 (1968)). Cette expression est probablement l'une des plus galvaudées dans le monde de l'urbanisme (Mathivet 2016). Le « droit à la ville » est en effet souvent instrumentalisé à des fins de communication ou de pacification des rapports sociaux par des élus, des promoteurs ou des universitaires qui le dépolitisent et le maquillent en synonyme d'accès aux services marchands, de démocratie participative ou de mixité sociale. Pour Henri Lefebvre, elle consiste à renverser l'ordre hiérarchique de la production de l'espace urbain afin que celles et ceux qui décident des formes, de l'organisation des règles qui régissent la ville ne soient plus les pouvoirs publics, les promoteurs immobiliers ou les investisseurs en tous genres, mais bien les habitantes et habitants. Cette proposition est révolutionnaire en ce qu'elle œuvre à l'établissement d'un urbanisme autogéré, centré sur les besoins et les envies de la population, et non plus structuré avant tout comme un moyen d'accumulation du capital.

Les espaces urbains contemporains se caractérisent par leur fragmentation – disjonction des activités, des temps et des espaces, ségrégation des populations, hiérarchisation des territoires – qui atomisent les individus et complexifient les tentatives de résistance. Ils accueillent pourtant de nombreuses formes de résistance. Plus ou moins ponctuelles ou durables, les expériences d'occupation – squats, mouvements d'occupation de places publiques ou de ronds-points, zones à défendre, occupations des lieux de travail ou d'études, manifestations – témoignent de la nécessité politique de l'appropriation spatiale pour rompre l'isolement afin de penser et d'organiser les oppositions et les propositions révolutionnaires. Lors des mouvements sociaux, les actions qui visent à perturber les flux de personnes et de marchandises – blocage des raffineries ou des dépôts de carburant, barrages filtrants sur les axes routiers, envahissement de gares, d'entrepôts logistiques ou d'espaces commerciaux – sont une autre incarnation de l'importance d'agir spatialement pour (re)prendre la main sur le cours des choses. Défendre le « droit à la ville », c'est postuler qu'il est possible de se réappropriier collectivement les moyens de production des espaces urbains. Cet ouvrage ne se focalise pas sur les solutions pour lutter pour ce droit, mais plutôt sur ce qui le restreint. Identifier les différentes facettes du capitalisme urbain permet de comprendre ce qui se passe dans les villes et d'œuvrer à leur transformation.

Matthieu Adam & Émeline Comby

Références

Amin, Samir, Arrighi, Giovanni, Chesnais, François, Harvey, David, Itoh, Makoto et Katz, Claudio. 2006. « Qu'est-ce que le néolibéralisme ? », *Actuel Marx*, vol. 40, n° 2, p. 12-23.

Authier, Jean-Yves, Collet, Anaïs, Giraud, Colin, Rivière, Jean et Tissot, Sylvie (dir.). 2018. *Les bobos n'existent pas*, Lyon : Presses Universitaires de Lyon.

Barbier, Clément. 2018. « Les impasses de la « ville néolibérale » : entre « rééquilibrage territorial » et « rayonnement international », les paradoxes de deux grands projets de renouvellement urbain dans les agglomérations de Lille et de Hambourg », *Métropoles*, Hors-série 2018.

Barbier, Clément, Delfini, Antonio et Desage, Fabien. 2019. « Du textile à la finance en passant par l'immobilier ? Pour une approche néo-institutionnaliste des reconversions capitalistiques », Paris : Université Paris-Dauphine.

Boltanski, Luc et Chiapello, Ève. 1999. *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris : Gallimard.

Bouba-Olga, Olivier et Grossetti, Michel. 2019. « Le récit métropolitain : une légende urbaine », *L'information géographique*, Vol. 83, n° 2, p. 72-84.

Brenner, Neil. 2004. *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*, Oxford : Oxford University Press.

Calbérac, Yann. 2019. « “Can these words, commonly applied to the Anglo-Saxon social sciences, fit the French?” Circulation, Translation, and Reception of Radical Geography in the French Academic Context », in Barnes et Sheppard (dir.), *Spatial Histories of Radical Geography*, Hoboken : John Wiley and Sons, p. 357-369.

Capron, Guénola (dir.). 2006. *Quand la ville se ferme. Quartiers résidentiels sécurisés*, Rosny sous Bois : Bréal.

Castells, Manuel. 1998. *L'ère de l'information. Tome 1 : la société en réseaux*, Paris : Fayard.

Causse, Marie et Adam, Matthieu. 2019. *On dirait la soude. Plages et ville d'un industriel de la chimie*.

Chabrol, Marie, Collet, Anaïs, Giroud, Matthieu, Launay, Lydie, Rousseau, Max et Ter Minassian, Hovig. 2016. *Gentrifications*, Paris : Amsterdam.

Clerval, Anne. 2013. *Paris sans le peuple : la gentrification de la capitale*, Paris : La Découverte.

Collectif Rosa Bonheur. 2019. *La ville vue d'en bas : travail et production de l'espace populaire*, Paris : Amsterdam.

Collet, Anaïs. 2015. *Rester bourgeois. Les quartiers populaires, nouveaux chantiers de la distinction*, Paris : La Découverte.

Delfini, Antonio et Snoriguzzi, Rafaël. 2019. *Contre Eurallille. Une critique de l'utopie métropolitaine*, Lille : Éditions les Étaques.

Djellouli, Yamna, Emelianoff, Cyria, Bennisr, Ali et Chevalier, Jacques (dir.). 2010. *L'étalement urbain : un processus incontrôlable ?*, Rennes : Presses Universitaires de Rennes.

Dupont, Véronique. 2017. « Un défi majeur des villes indiennes : l'accès à un logement convenable », *Bulletin de l'association de géographes français*, vol. 1, n° 94, p. 23-39.

Edelblutte, Simon. 2010. « Paternalisme et territoires politiques dans la France de la seconde révolution industrielle : Un regard rétrospectif sur les liens entre firmes et territoires communaux », *Revue Géographique de l'Est*, vol. 50, vol. 50 / 3-4.

Engels, Friedrich. 1975. *La situation de la classe laborieuse en Angleterre*, Paris : Editions Sociales.

Frey, Jean-Pierre. 1986. *La ville industrielle et ses urbanités: la distinction ouvriers/employés, Le Creusot 1870-1930*, Liège : Mardaga.

Ghorra-Gobin, Cynthia. 2010. « De la métropolisation : un nouveau paradigme ? », *Quaderni*, n° 73, p. 25-33.

Guironnet, Antoine. 2017. *La financiarisation du capitalisme urbain. Marchés immobiliers tertiaires et politiques de développement urbain dans le Grand Paris et le Grand Lyon, les projets des Docks de Saint-Ouen et du Carré de Soie*, Thèse de doctorat en Aménagement de l'espace, urbanisme, Université Paris-Est.

Haraway, Donna. 2016. « Anthropocène, Capitalocène, Plantationocène, Chthulucène », *Multitudes*, vol. 65, n° 4, p. 75-81.

Harvey, David. 2010a. *Le nouvel impérialisme*, Paris : Les Prairies ordinaires.

Harvey, David. 2010b. *Géographie et capital. Vers un matérialisme historico-géographique*, Paris : Syllepse.

Harvey, David. 1989. *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Oxford : Wiley-Blackwell.

Kaika, Maria et Ruggiero, Luca. 2013. « Land Financialization as a 'lived' process: The transformation of Milan's Bicocca by Pirelli: », *European Urban and Regional Studies*.

Lefebvre, Henri. 2009. *Le droit à la ville*, 3ème édition, Paris : Economica-Anthropos.

Lefebvre, Henri. 2005. *La production de l'espace*, Paris : Anthropos.

Lefebvre, Henri. 1997. *Critique de la vie quotidienne. De la modernité au modernisme, tome 3*, Paris : L'Arche.

Lefebvre, Henri. 1970. *La révolution urbaine*, Paris : Gallimard.

Logan, John R. et Molotch, Harvey Luskin. 1987. *Urban Fortunes: The Political Economy of Place*, Los Angeles : University of California Press.

Madden, David J. et Marcuse, Peter. 2016. *In defense of housing: the politics of crisis*, Londres, New York : Verso.

Malm, Andreas. 2017. *L'Anthropocène contre l'histoire: Le réchauffement climatique à l'ère du capital*, Paris : La Fabrique.

Mathivet, Charlotte (dir.). 2016. *De quoi le droit à la ville est-il le nom ? Représentations, usages et instrumentalisation du droit à la ville*, Paris : Ritmo.

Moore, Jason W. 2015a. *Capitalism in the Web of Life: Ecology and the Accumulation of Capital*, New York : Verso.

Moore, Jason W. 2015b. « Cheap Food and Bad Climate: From Surplus Value to Negative Value in the Capitalist World-Ecology », *Critical Historical Studies*, vol. 2, p. 1-42.

Mumford, Lewis. 1964. *La cité à travers l'histoire*, Paris : Seuil.

Rousseau, Max. 2014. « Redéveloppement urbain et (in)justice sociale : les stratégies néolibérales de « montée en gamme » dans les villes en déclin », *Justice spatiale | Spatial justice*, n° 6.

Roux, Simone. 2011. *Les racines de la bourgeoisie: Europe, Moyen âge*, Cabris : Éditions Sulliver.

Scott, James C. 2019. *Homo Domesticus*, Paris : La Découverte.

Shaw, Robert. 2017. « Pushed to the margins of the city: The urban night as a timespace of protest at Nuit Debout, Paris », *Political Geography*, vol. 59, p. 117-125.

Shields, Rob. 1991. *Places on the margin. Alternative geographies of modernity*, New York : Routledge.

Soja, Edward William. 1996. *Thirdspace: journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places*, Cambridge : Wiley-Blackwell.

Stein, Samuel. 2019. *Capital city: gentrification and the real estate state*, Londres, New York : Verso.

Storper, Michael. 2016. « The Neo-liberal City as Idea and Reality », *Territory, Politics, Governance*, vol. 4, n° 2, p. 241-263.

Tissot, Sylvie. 2011. *De bons voisins. Enquête dans un quartier de la bourgeoisie progressiste*, Paris : Raisons d'agir.