

PERSPECTIVES : LA VILLE DE DEMAIN... POUR QUELS USAGES ?

par **Gilbert Emont** Directeur, Institut Palladio

Est ici reproduite une mise en perspective des réflexions du cycle 2014 des travaux de l'Institut Palladio sur le thème des usages attendus de la ville de demain. Elle figure en exergue du troisième numéro de *La collection des Actes de l'Institut Palladio*[®], base documentaire qui restitue les travaux et réflexions des cycles annuels.

- 1 Vivre plus longtemps, c'est d'abord être plus nombreux
- 2 Quand économie de la relation rime avec métropolisation
- 3 La mobilité comme condition de l'appartenance urbaine
- 4 De l'étalement urbain à la ville éparpillée
- 5 De la ville durable à l'économie de partage
- 6 De la ville des lieux à la ville des flux
- 7 Des nœuds et des cordes...
- 8 Vers des entreprises urbaines responsables ?
- 9 Prise de conscience des utilisateurs, retard des professionnels ?
- 10 Paris et l'oasis française...
- 11 Des territoires au mille-feuille administratif : le malentendu
- 12 Le Grand Paris au cœur...
- 13 Démocratie locale : de nouvelles formes de régulation ?
- 14 Le nerf de la guerre...
- 15 L'utopie créatrice et la dynamique du vivant
- 16 Pour poursuivre le débat...

1. VIVRE PLUS LONGTEMPS, C'EST D'ABORD ÊTRE PLUS NOMBREUX

Ce qui frappe d'abord les esprits, c'est la dimension quantitative des phénomènes : la marche vers les 9 milliards d'humains, appuyée sur une croissance intégralement localisée en milieu urbain, est le choc majeur du siècle qui s'ouvre. Avec Michel Lussault¹, on ne peut que considérer cet état des choses comme la dimension première de toutes les évolutions à venir et, avec Jean Viard², on saluera la convergence d'une planète dont la dimension urbaine commune et l'instantanéité de la mise en relation entre les hommes débouchent sur une nouvelle et incontournable civilisation unificatrice.

Les Cahiers Palladio

En portant ces « Cahiers », la **Fondation Palladio** donne la parole à ses boursiers, doctorants et chercheurs, ainsi qu'aux lauréats des prix qu'elle parraine. Les Actes de l'Institut Palladio y ont aussi leur tribune.

Depuis 2010, *Réflexions Immobilières* ouvre ses colonnes aux Cahiers Palladio en leur dédiant cet espace pour favoriser le dialogue avec tous ceux qui contribuent à l'élaboration de la Cité :

www.fondationpalladio.fr/nos-publications.

1. Géographe, professeur à l'ENS Lyon, président du PRES de Lyon.
2. Sociologue, directeur de recherches CNRS au Cevipof.



Mais très vite on s'aperçoit qu'il faut se méfier des statistiques, voire des mots eux-mêmes : l'homme des villes, le citoyen de nos grands-pères, est-il devenu la norme ? La Ville que nous avons connue et modelée depuis la *pólis* des Grecs anciens est-elle l'archétype du mode d'habiter de demain ? Le tout sur un fond de campagnes désertifiées et seulement aptes à fournir l'approvisionnement nécessaire au grand Moloch urbain ?

On sait aussi qu'en régime binaire, plus un mode devient dominant, plus il se banalise et intègre les dimensions liées à l'autre qui, par ailleurs, perd également de sa nature propre. En d'autres termes, si les urbains deviennent dominants, ils ne sont pas transformés pour autant en citoyens d'antan et la nature de la demande qu'ils expriment au territoire urbain a changé, balayant en cela une vision du territoire urbain trop calquée sur la ville d'hier et d'avant-hier.

Nouveaux paradigmes. Le territoire urbain qui se construit sous nos yeux le fait sur de nouveaux paradigmes, pour répondre à de nouvelles demandes que lui adressent des humains-urbains d'une nature originale et, en plus, très diversifiée.

La première cause en est que la croissance de la population provient plus de l'allongement de la durée de la vie que d'un essor particulier de la natalité. Presque partout la transition démographique est en cours, qui tend à réduire la proportion des naissances dans la population ; dans les pays développés, cette transition, achevée, débouche même sur l'angoisse du renouvellement des générations. Et si la population croît, c'est par report de l'âge moyen des décès ou par immigration externe. Pour certains (la Chine, la Russie, par exemple), le processus de diminution de la population est même en marche. Et notre vieux continent est globalement confronté au vieillissement.

Émergences des seniors... Mais il serait trop complexe de traiter ici de l'ensemble du monde, et si nous nous focalisons plutôt sur l'Europe, nous ne pouvons que constater que le vieillissement de la population y est au cœur de la problématique sociétale et donc urbaine.

Rassurons-nous un peu, le vieillissement c'est avant tout une bonne nouvelle. Sans mésestimer les problèmes du grand âge, de la dépendance et de la solvabilisation de ses besoins, qui ne sont pas nouveaux mais atteignent un niveau quantitatif bien supérieur à ce qu'il était encore il y a vingt ans, la société qui se constitue voit d'abord émerger une « classe » d'humains actifs et en bonne santé, les seniors (55-80 ans), qui va peser fortement sur les demandes adressées à la ville tout en étant très active sur l'élaboration des réponses à leur apporter.

...et du temps libre. Une autre conséquence de cette émergence particulière au sein d'un monde qui s'urbanise toujours plus, c'est l'amplification du temps

libre dont disposent les habitants et l'affaiblissement du rapport de la ville au travail, toujours conséquent mais devenu un parmi d'autres rapports que la ville doit permettre à des humains dont le temps travaillé (hors études) représente environ désormais, et en moyenne, 10 % du temps global de vie (sommeil compris).

Certes, ce sont les retraités qui sont les plus concernés par ce sujet mais pas seulement. Surtout parce qu'ils ne quittent pas forcément leur ville lorsqu'ils le deviennent ou qu'ils retrouvent un autre type de ville s'ils la quittent, tandis qu'il y a encore cinquante ans, la campagne constituait leur destination prioritaire. Mais, au-delà, c'est aussi que, globalement, la durée du travail a eu tendance à diminuer au profit d'autres temps de la période active, désormais consacrés aux loisirs, au sport, à la culture, etc.

La ville industrielle n'est plus qu'un type très mineur de ville censée mettre en relation une économie de production et la fonction d'habitation de ses producteurs. Dans une nouvelle économie plus diversifiée, où la connaissance et la relation entre des groupes diversifiés participent à la richesse créée, le mode de production s'appuie sur un temps travaillé plus réduit et un foisonnement de groupes sociaux établissant leurs réseaux indépendamment du monde commun du travail, auparavant unificateur socioculturel principal.

Bouleversement des rapports humains. Au-delà donc du seul sujet de l'allongement de la durée de la vie et des demandes nouvelles qu'il génère, c'est l'ensemble de la société urbaine qui est traversé par un bouleversement des rapports des groupes humains entre eux et en relation avec leur espace habité.

La ville de demain se trouve désormais au carrefour d'évolutions dont deux apparemment majeures : d'une part, la concurrence qu'elle doit assumer pour capter la croissance du monde urbain et surtout ses bons côtés, la prospérité économique et l'emploi ; d'autre part, une évolution interne qui voit la relation de l'urbain à sa Cité marquée de plus en plus par la gestion diversifiée du temps disponible.

2. QUAND ÉCONOMIE DE LA RELATION RIME AVEC MÉTROPOLISATION

En ce qui concerne le premier enjeu, c'est le processus de métropolisation qui conditionne principalement l'évolution des entités urbaines, et ce processus est global même si, à ses différentes échelles, il prend des tours différents : de la compétition mondiale où la métropole parisienne doit trouver sa place parmi une poignée de partenaires globaux, à la structuration des bourgs locaux offrant, au sein d'un hinterland à vocation encore rurale, une optimisation des services collectifs tant publics que privés.

Hiérarchisation des territoires. Cette métropolisation est la traduction d'une évolution économique marquée désormais par l'importance des échanges et le primat du relationnel ; elle exige des lieux où, dans le cadre d'un accès optimisé pour le plus grand nombre, la diversité des groupes sociaux engendre à la fois partage et rentabilisation des équipements d'une part, création d'externalités positives diverses, d'autre part.

Ce phénomène de métropolisation permet ainsi l'émergence de *territoires centraux* (peut-on les appeler des villes ?) à la fois reliés entre eux pour constituer la trame du nouvel espace des urbains et rayonnant sur leur territoire propre des effets d'une nouvelle socio-économie de la relation au monde globalisé et du foisonnement de la dimension locale.

Certes, les moteurs de cette métropolisation sont divers et pèsent différemment selon les territoires ; certes, la pertinence de la gouvernance locale peut peser sur la réussite de cette métropolisation latente ; ils auront essentiellement pour effet de hiérarchiser les entités urbaines dans la concurrence d'ensemble qui les convoque toutes mais où toutes ne peuvent connaître le même niveau de réussite.

Hausmann et Club Med réunis. Le second enjeu de ces nouveaux territoires urbains est celui de la réponse à une demande d'usage renouvelée de la part de ses habitants où l'impact du temps disponible prend le pas progressivement sur la dictature de la relation à l'emploi posté (prééminence domicile/travail). La relation à la ville devient conditionnée par cette diversité des séquences de la vie que chacun connaît individuellement et qui lui renvoie un ensemble d'usages à assurer pour permettre une activité devenue moins monolithique, des services publics qui n'ont jamais été aussi nombreux, de nouveaux types de services privés (où le soin du corps occupe une place prépondérante), le développement d'un sport toujours plus créateur de nouvelles disciplines, l'accès à de nouveaux modes d'expression culturelle, la jouissance d'espaces de détente revisités dans l'esprit d'un meilleur rapport à la nature.

« La ville espérée pour demain c'est Hausmann et le Club Med réunis », plaisante Jean Viard, mais c'est bien la réalité de cette relation à la nouvelle « ville » où le temps disponible est majoritaire et où les « canons » du lieu de vacances tiennent lieu de référents dans la demande qu'on lui adresse.

Et cette ville aux usages multiples voit dès lors se renforcer deux fonctions essentielles : le *logement* comme quartier général d'un groupe d'individus au centre d'une toile où s'inscrivent l'ensemble de leur rapport spatial aux usages, et la *mobilité* comme enjeu premier de l'acheminement des groupes sociaux aux lieux qu'ils doivent ou choisissent de fréquenter.

Mobilité interne. Quel que soit le niveau de métropolisation atteint, dans cette relation des habitants à leur territoire, la relation aux usages multiples de la ville confère aux gouvernants non seulement l'obligation que ces usages soient possibles mais aussi que la mobilité interne puisse en assumer l'accès facile à partir de n'importe quel lieu du territoire où les citoyens se logent. C'est la rupture de ce lien d'accès, ou une trop grande difficulté à le pratiquer, qui est la cause première de la mauvaise intégration, voire de l'exclusion de groupes sociaux dans la constitution de la ville des usages à laquelle tous prétendent.

C'est la principale cause des externalités négatives des grandes métropoles, où le problème prend des dimensions extrêmes, en particulier au sein du Grand Paris. Certes, le réseau de transport collectif urbain y a été placé au centre des investissements à engager, mais l'absence d'une politique du logement adaptée et politiquement maîtrisée dans ses composantes, tant quantitatives que qualitatives, fait peser de lourdes inquiétudes aujourd'hui et pour l'avenir.

Fragilité de la fin de vie. Enfin si l'on ne peut traiter de l'ensemble des conséquences que ce monde urbain porte en lui du fait de l'allongement de la durée de la vie, n'évudons pas celles du vieillissement extrême même si nous avons évoqué combien le fonctionnement des villes d'aujourd'hui peut gagner à l'émergence d'une classe de seniors, disponible, mobile et en bonne santé.

Quelle que soit la moyenne de la durée de vie de l'homme, les dernières années de sa vie sont celles de la fragilité, voire de la dépendance. De ce seul point de vue, gagner dix ans de vie, si ce sont dix ans en bonne santé, cela ne se traduit que par l'expression d'une demande supplémentaire d'usage de la ville par une catégorie sociale aux pratiques un peu différentes de la moyenne. Mais la fin de la vie reste identique, sujette à une dégradation parfois brutale des facultés physiques et mentales et son émergence plus tardive les rend souvent plus systématiques et plus radicales.

Les efforts faits, avec des résultats plutôt probants, pour l'assistance et le soin à domicile, provoquent un décalage du moment où le placement éventuel en institution devient un sujet incontournable. C'est d'ailleurs le problème de l'évolution que connaissent ces établissements, où l'on entre désormais très tardivement (près de 85 ans en moyenne) pour un séjour plus court, tandis que le niveau d'équipement souhaitable laisse à désirer. La problématique de fin de vie est un sujet réel et sensible : l'allongement de la durée de vie et le maintien à domicile confèrent à la vieillesse en institution un rôle plus médical et palliatif qu'auparavant.

Inégalité et solidarité intergénérationnelle. La progression quantitative de la dépendance en ville est, de ce fait, plus le résultat d'une croissance globale de la



population urbaine. Elle pose surtout deux problèmes principaux.

► Le premier est celui de l'inégalité de ressources des personnes concernées puisque, à côté de celles qui ont pu accumuler et épargner pendant leur période d'activité, on en rencontre d'autres à la vie professionnelle passée plus chaotique et, donc, sans réel patrimoine et disposant de revenus très faibles, susceptibles d'entraîner à terme la constitution de poches de misère gérontologique plus ou moins importantes. Cette inégalité spécifique au sein d'une même classe, celle des plus anciens, doit déboucher sur une solidarité spécifique tant il serait injuste d'en reporter le traitement sur les jeunes, confrontés à une crise économique structurelle qui limite l'emploi, pèse sur les salaires distribués et limite l'épargne possible.

► Le second problème, qui ne fait que renforcer cet état de fait, c'est le retard de transmission patrimoniale entre les générations : une génération gagnée en démographie signifie en effet un décalage d'autant des successions, même modestes, vers ceux qui connaissent les difficultés d'activité et l'insuffisance d'épargne que nous avons déjà relevées. C'est un peu la « double peine », et des dispositifs, du type hypothécaire ou viager, vont devoir être mis en œuvre de manière plus systématique sur le logement principal pour corriger cet effet de structure, qui génère par ailleurs un parc national de logements à l'occupation vieillissante et notablement sous-occupé.

3. LA MOBILITÉ COMME CONDITION DE L'APPARTENANCE URBAINE

Mais revenons à cette ville de l'avenir au sein de territoires urbains redéfinis par la mobilité et la vie aux séquences multiples, afin d'en approfondir les usages à l'aune de la révolution numérique et de la nécessité d'un développement plus durable. Si la mobilité est au centre de la problématique des usages multiples, la révolution numérique arrive à point nommé qui permet de dématérialiser nombre de flux d'information, de nouer des échanges en temps réel et peut rendre les équipements plus intelligents et maîtrisables, autorisant l'urbain à les apprivoiser, voire à peser directement sur leurs performances et leur pertinence.

Espace-temps. C'est le temps de l'agilité des humains qui s'ouvre et va rendre plus fluide la relation entre l'urbain et son environnement, mais aussi permettre d'agrandir l'espace dans lequel les choses sont possibles faisant ainsi du *temps* la vraie limite du territoire. C'est une véritable révolution qui est en

marche et ouvre à un espace plus grand la définition du territoire commun et la possibilité de proposer les choix alternatifs de localisation, tout en continuant à faire partie de la même entité locale.

Cette redéfinition de l'espace transcende la seule notion dévalorisante d'« étalement urbain » pour rendre parties intégrantes d'un même territoire, aussi bien les quartiers centraux historiques et leurs extensions d'après-guerre, qu'un certain nombre de villages à la vocation agricole originelle et qui constituent désormais une option de vie crédible aux urbains d'une même « aire » socio-économique urbaine, comme l'Insee en a proposé lui-même la définition¹.

4. DE L'ÉTALEMENT URBAIN À LA VILLE ÉPARPILLÉE

Cet *éparpillement* urbain peut laisser entendre une organisation du territoire urbain où les espaces métrique et physique deviennent anecdotiques, au risque de la dissolution de toute identité collective, de la disparition des valeurs du « vivre ensemble » et de la dilution d'une gestion démocratique fondée sur la proximité. Une telle évolution se confronte heureusement à plusieurs forces de rappel :

► d'abord, la ville ne saurait exister hors sol, espace virtuel où toute communication serait régie par les réseaux de la Toile, où toute vie sociale serait médiatisée par des sites internationaux donnant l'impression d'un lien ubiquitaire avec tout autre lieu de la planète ;

► la ville ne saurait se définir non plus comme une liste de lieux d'activités monofonctionnels et intermittents reliés par les outils de la mobilité physique au quartier général individuel : le logement privé au centre de sa toile. Les divers lieux ont obligatoirement une relation entre eux, les espaces marchands et les lieux de la gouvernance publique, comme les espaces de travail et ceux de la fréquentation privée quotidienne.

Planter le décor. L'espace qui les relie ne peut être désincarné et les voies de la mobilité et de la desserte se résument à des trames en rupture physique avec les lieux qu'elles desservent. L'espace *public* reste au cœur de l'interface entre tous les lieux d'activité, quelle qu'en soit la nature, et la qualité de cet espace public fait la qualité ressentie de la ville dans laquelle tous les usages s'insèrent. « La République c'est le développement des bordures de trottoir », disait Sieyès, comme nous le rappelle Pierre Ducret².

1. Ensemble de communes dont, quotidiennement, plus de 40 % de la population échange avec l'agglomération urbaine principale.
2. Président de CDC Climat.

La qualité de l'espace public, c'est la réalité de la ville de demain, peut-on lui répondre aujourd'hui. Et cette qualité de l'espace public passe par le traitement au sol mais aussi par les superstructures immobilières, publiques ou privées, qui interfèrent avec lui et plantent le décor, réussi ou non, auquel se nourrissent l'identité et le bien-être collectif, au même titre que la réelle valeur immobilière.

Gouvernance collective. Mais il est une deuxième force qui empêche la dissolution de la ville dans un territoire urbain indéterminé et c'est le fonctionnement de cet espace dans son métabolisme premier (consommations de ressources naturelles, rejets ou recyclages) et son dialogue permanent avec la nature.

Si la ville voit se complexifier les usages qu'on attend d'elle, du fait d'« habitants », au sens général du terme, aux profils et aux attentes diversifiées, c'est elle qui doit assurer le bon fonctionnement systémique : la consommation sobre des ressources, la nécessaire transition énergétique, le respect de la biodiversité existante, l'optimisation de la performance des équipements, le dialogue avec la nature (et non pas la création d'espaces verts), le besoin d'adaptabilité aux évolutions critiques, et finalement la résilience de l'ensemble doivent être assurés. C'est l'objet de la gouvernance collective, c'est l'enjeu d'un développement *durablement* établi, de la limitation des externalités négatives liées à la concentration, du bien-être à proposer pour devenir ou rester une entité attractive dans le processus en cours de la structuration hiérarchisée de la Société des Urbains.

Faire aimer la densité. De ce point de vue, il n'apparaît pas qu'une forme urbaine archétypale traduise la bonne réponse ou non à la problématique posée. Chaque entité a ses enjeux : elle doit trouver, dans une analyse systémique appropriée, la solution à la durabilité de son développement. Tout au plus peut-on énoncer que par sa densité initiale (or la plupart des villes de demain existent déjà aujourd'hui pour l'essentiel), la ville européenne dispose d'atouts majeurs par rapport à ses homologues américaines marquées par la civilisation automobile. Car la densité est le maître-mot de l'enjeu pour la ville, quelle que soit la nature du mode d'habiter : les urbanistes doivent relever le défi de faire aimer la densité, et les collectivités territoriales doivent offrir un espace public qui l'accompagne et la rende vivante et créatrice.

De même, la compacité de la ville européenne peut favoriser le rapprochement des modes de production et des modes de consommation locaux, sans risque d'empêcher leur rentabilisation et leur modernisation. Ainsi, la production énergétique domestique (stockage et échange à partir d'équipements

communs), comme la production de ressources alimentaires (fermes urbaines et dispositifs de type Amap¹), pourrait déboucher sur l'exploitation de circuits courts et constituer une part importante des consommations principales au sein d'aires urbaines convenablement définies et gérées.

Identité commune. Au-delà de ces deux exemples, c'est une nouvelle économie de partage qui paraît pouvoir se développer au sein de ces nouveaux territoires urbains élargis et contribuer par là à leur donner une vraie dimension collective : l'usage familial d'équipements domestiques souvent sous-utilisés, le covoiturage et ses développements pour optimiser l'usage de l'automobile, les services personnels rendus entre groupes sociaux complémentaires (seniors, jeunes ménages), la colocation immobilière à la fois pour des usages saisonniers (week-end/vacances) ou pour favoriser les recompositions familiales et les échanges territoriaux, autant d'exemples de développements en cours qui permettent de tisser une vraie solidarité collective au sein d'un territoire et lui former une identité à travers un réseau de services porteur d'une nouvelle économie résidentielle.

Enfin, on n'oubliera pas l'importance prise par l'événementiel, surtout dans une société où le temps libre domine, et qui peut participer à l'affirmation de l'identité commune, car appuyé sur un rassemblement physique des citoyens dans un même espace emblématique sans lequel la manifestation ne serait pas possible. De l'utilisation du sport comme vecteur (clubs performants émanant à l'extérieur du territoire), aux festivals culturels de natures diverses, en passant par la mise en valeur, parfois sophistiquée, des héritages de l'Histoire, c'est le *lieu physique* qui détermine, ou participe à l'identité ainsi retrouvée à défaut de vivre à nouveau collectivement (car peut-on aspirer aux drames qui en ont souvent été le support ?) des événements tels que ceux qui avaient contribué à forger l'identité d'antan.

5. DE LA VILLE DURABLE À L'ÉCONOMIE DE PARTAGE

Si la ville disloquée de demain peut ainsi se défendre contre la menace de dissolution dans un espace informe et sans âme, elle doit aussi proposer aux nouveaux urbains de découvrir les vertus propres d'une nouvelle modernité. La recréation de l'espace public, la durabilité de son fonctionnement et le développement d'une économie de partage en font incontestablement partie, mais la ville de demain les trouvera aussi dans une dimension nouvelle qu'elle est seule à même de proposer, en tant que ville :

1. Association pour un maintien d'une agriculture paysanne.



► Optimisation des ressources. D'abord parce que si elle a été longtemps la cible des écologistes comme consommatrice d'espace naturel et génératrice de pollution, elle peut apparaître désormais comme *lieu de prise de conscience* des enjeux de demain, d'optimisation des ressources auxquelles la croissance démographique exige de faire appel et de rationalisation des comportements en prônant l'intérêt collectif par rapport à la consommation individuelle.

En cela, la densité, longtemps le propre de la ville et son handicap perçu, peut s'avérer un facteur de bien-être, au sein d'une société où l'espace privé virtuel prend une place accrue, parce qu'il ré-autorisera la rencontre physique, renouvellera l'échange et signifiera une réelle liberté par rapport aux sollicitations addictives du numérique. L'enjeu de la densité devient dès lors essentiel à relever pour de nouvelles générations d'architectes : le défi de la rendre plus désirable passe par le traitement exemplaire de l'interface entre les espaces et l'envie de découvrir la ville qu'elle doit provoquer.

La ville, outil de l'écologie dans une société globalement urbanisée, c'est aussi une vraie redécouverte possible de la nature en mettant en valeur les atouts de chaque entité : les paysages d'une part, mais d'autre part et surtout en autorisant de nouvelles relations de l'urbain avec le milieu naturel et le règne végétal. Les jardins privés et l'association au développement de l'agriculture urbaine sont une forme de ces retrouvailles ; d'autres plus expérimentales peuvent naître dans l'expression de la mise en mouvement de la biodiversité urbaine et le recours à des formes originales et biologiques pour la construction et l'entretien des bâtiments.

► Transition énergétique. Ensuite, parce que l'enjeu de la Société des Urbains et des territoires qui les accueilleront c'est l'*efficacité* à trouver dans un modèle plus apte à lui faire réussir la transition énergétique, à maîtriser l'innovation dans le sens d'un meilleur et plus économe usage de ses ressources, à optimiser ses différents lieux possibles de vie (centres, lotissements, villages) tout en densifiant chacun d'eux, à assurer la résilience de l'ensemble en favorisant l'adaptabilité et, particulièrement, la prise en compte du réchauffement climatique.

► Démocratie locale. Enfin, et nous y reviendrons, en renouvelant la pratique de la démocratie locale garante de l'intérêt général, c'est-à-dire en permettant au citoyen de privilégier un espace privé auquel il n'est pas prêt de renoncer et que les révolutions technologiques font croître chaque jour, tout en lui assurant la bonne gestion de proximité qui importe dans la vie au quotidien, tout en l'associant aussi aux grandes décisions collectives qui déterminent

l'évolution de son espace de vie et en assurent une pérennité satisfaisante à moyen terme.

6. DE LA VILLE DES LIEUX À LA VILLE DES FLUX...

Nous avons déjà évoqué les flux dont les territoires urbains nouveaux sont si dépendants, en particulier du fait de la mobilité indispensable des personnes dans un espace élargi aux dimensions du temps. Jacques Donzelot¹ parle souvent de cette ville des flux qui caractérise l'avenir comme la ville des lieux pouvait caractériser le passé. Au-delà du flux immatériel dont la révolution numérique s'est emparée et qui rapproche les hommes dans un super espace hors sol, au-delà des flux de la desserte physique qui permet aux individus d'accéder aux différents usages de la ville dans les meilleures conditions de fluidité, la ville métropole de demain doit aussi gérer tous les flux pondéreux que la vie moderne rend de plus en plus conséquents ; qu'on en juge : plus de 100 kg de marchandises par personne et par jour dans les cités complexes d'aujourd'hui !

Logistique. C'est donc tout d'abord la logistique qu'il convient de maîtriser et d'adapter pour répondre à la nécessité d'alimenter le géant urbain de toutes les marchandises dont il a besoin pour fonctionner, de le délivrer des scories que ses consommations provoquent, de conduire au plus près de l'utilisateur les biens produits, à une autre échelle, par ailleurs. Depuis Zola et *Le Ventre de Paris*, on sait combien ces monstres logistiques, liés au regroupement des populations millionnaires, génèrent de « déséconomies » externes en gelant des espaces importants, en perturbant la paix quotidienne et en générant des scories difficiles à supporter.

L'antinomie est flagrante et se traduit, le plus souvent, par un éloignement pur et simple de la logistique des lieux considérés comme nobles (la plupart des centres historiques). La première banlieue, devenue la « ceinture sordide » décrite par Céline, a été au XIX^e siècle, le réceptacle de ces équipements indispensables mais que le bourgeois ne voulait pas connaître. Les Halles de Paris elles-mêmes, malgré tout ce qu'elles véhiculaient de symboles et de gouaille identitaire pour les Parisiens, ont dû déménager en périphérie. Et tandis que certains secteurs de la proche banlieue mettaient deux siècles à se forger une identité valorisante en éliminant progressivement les stigmates de la fracture socio-urbaine imposée par l'Histoire, de gigantesques plateformes se sont développées dans d'autres pour l'acheminement et le stockage des marchandises, réduisant à néant tout effort des communes concernées pour

1. Maître de conférences en sociologie politique, conseiller scientifique au Puca (Plan urbanisme construction architecture).

se constituer une identité et un destin revendicables par leurs habitants.

Et pourtant, comment Paris peut-il vivre aujourd'hui sans Gennevilliers, sans Rungis, sans Thiais, sans Saint-Ouen ou Drancy ? Et la logistique, dont les images sont peu compatibles avec ce que les élus veulent proposer aux habitants, en termes de nature retrouvée, de bien-être amélioré et de désir de ville recréé, se trouve reléguée de plus en plus loin, en même temps qu'elle brille par son absence dans les réflexions de planification urbaine, qu'il s'agisse des PLU¹ ou des CDT². Et encore moins pour la partie la plus centrale, et muséale, de l'unité urbaine, vitrine identitaire et publicité en vraie grandeur pour attirer les touristes.

Dernier kilomètre. L'exil de la logistique et la volonté d'embellissement maximum des zones denses, souvent historiques, des grandes conurbations urbaines, posent dès lors un double défi aux centres de ces nouvelles entités :

► La desserte du *dernier kilomètre*, comme on a coutume de l'appeler, et qui traduit bien cette contradiction spécifique à la desserte des zones, pourtant denses (ce qui facilite la rentabilité des équipements) mais de plus en plus inaptes à intégrer les contraintes liées au cœur profond de la ville. C'est que la distribution auprès du particulier coûte et que les différents acteurs ne souhaitent pas la payer : les producteurs qui veulent maîtriser leurs prix de revient, les consommateurs qui ne veulent pas payer un même produit plus cher juste parce qu'ils habitent les centres, les collectivités publiques qui considèrent que le sujet est de l'ordre du privé et préfèrent investir sur d'autres axes de valorisation urbaine.

Des solutions techniques existent pourtant mais elles peinent à trouver leur rentabilité sans recours à des subventions publiques, souvent décriées, parce qu'elles servent au développement d'initiatives privées :

- ▷ l'utilisation du rail par les trains spécialisés qui doivent s'insérer dans un trafic de centre-ville déjà saturé par de la mobilité des habitants ;
- ▷ l'utilisation de la rivière, mais avec une concurrence forte par rapport à l'usage des rives souvent réorienté vers l'activité de loisir des citadins ;
- ▷ voire l'usage de la voirie mais, si l'on veut réduire le stockage intermédiaire, avec le risque de mêler le transport de containers à une circulation urbaine que l'on cherche à diminuer pour les véhicules particuliers.

► La deuxième contradiction est en effet celle d'un développement axé sur le bien-être apparent

(conservation des espaces naturels, priorité à la ville-loisir...) et de cette nécessité d'apporter l'ensemble des services à tous les habitants : paradoxe des norias de camionnettes qui polluent plus que les camions pour une même performance de livraison, paradoxe de la mise en loisir des espaces naturels comme les rivières pourtant vecteur idéal de l'acheminement au centre, paradoxe d'une législation du travail protectrice des salariés, en particulier en matière de travail de nuit, alors que ce dernier et le poly-usage des bâtiments permettraient la cohabitation journalière d'activités relatives à la logistique et d'autres à une fonction spécifique à la ville diurne.

La réconciliation du traitement de la logistique et de la valorisation des villes de demain appelées à toujours plus viser le bien-être de leurs habitants est donc un enjeu important pour la Société des Urbains. Sa prise en compte passe par l'assouplissement réglementaire qui permettra le possible séquençage des usages et des activités qu'ils impliquent, la prise en compte de la logistique dans les documents de programmation urbaine, l'innovation et son financement en matière de stockage intermédiaire et d'acheminement final (centres de services partagés).

Manager de centre-ville. Et sur cette problématique de la vitalité des centres-villes, la question est au moins autant celle de la livraison aux habitants que celle de la prospérité d'une trame commerciale compétitive et animatrice des lieux, afin d'éviter l'enclenchement de mécanismes de désertification appauvrissants pour la communauté. L'émergence du métier de « manager de centre-ville », quand il est bien centré sur les problématiques commerciales et permet au commerce indépendant une pratique collective et une stratégie d'attractivité qui le rend concurrentiel, est une des innovations des vingt dernières années qui a le plus contribué à sauvegarder la dimension commerciale de ces quartiers, malgré les difficultés de la logistique.

Mais, comme le rappelle Pascal Madry³, ce n'est pas l'existence de commerces au centre qui leur permet de vivre et d'attirer, mais bien l'existence d'une centralité aux dimensions multiples qui permet un flux de personnes conséquent et, donc, le maintien d'un commerce actif, voire prospère. La vocation des centres anciens, dans cette ville millionnaire aux quartiers diversifiés, n'est donc pas le commerce mais elle l'autorisera si ses autres facteurs d'attractivité, y compris la qualité de la vie des résidents et une logistique maîtrisée, le rendent désirable et multi-attractif.

Guerre des commerces. Dans cette concurrence acharnée que se livrent les entreprises de la distribution, les centres anciens ne sont pas les moins armés

1. Plan local d'urbanisme.

2. Contrat de développement territorial.

3. Directeur de l'Institut pour la ville et le commerce.



car ils proposent d'autres raisons de les fréquenter ; on n'en dira pas autant des pôles commerciaux de première périphérie du territoire urbain de demain. Globalement, dans un dispositif où les grands groupes ont pris désormais le pouvoir par rapport au commerce indépendant, les surfaces immobilières nécessaires à terme apparaissent inférieures au besoin, en particulier du fait des efforts permanents pour rendre chaque mètre carré commercial plus efficient.

Il y aura donc des victimes. Et, à l'instar de centres anciens bien gérés, les grandes concentrations à vocation régionale apparaissent encore porteuses d'avenir car très professionnelles et innovantes, d'abord parce que le centre et le diffus n'apportent pas une offre suffisante de qualité à l'ensemble des consommateurs, mais aussi parce que seules ces entités commerciales d'exception peuvent rentabiliser un haut niveau de services accessible au plus grand nombre par le choix de leur localisation.

On n'en dira pas autant de complexes vieillissants, à la taille critique insuffisante ou de localisation médiocre par rapport à une approche globale de la clientèle territoriale. Et si les petites entités de proximité apparaissent toujours promises à une fréquentation suffisante au titre du commerce quotidien, certaines friches commerciales risquent de se développer là où se trouvait, lors de leur création, le cœur de l'urbanisation aisément accessible de partout, mais désormais intégré dans une trame urbaine dévalorisée et en mutation.

7. DES NŒUDS ET DES CORDES...

Au-delà, dans cette urbanisation faite non seulement d'étalement mais de plus en plus d'éparpillement des hommes, de nouvelles formes de distribution vont avoir tendance à se développer :

- ▶ Ce qui, en périphérie peu dense, relève du *drive* et repose sur la captation des flux de déplacements automobiles pour proposer une offre diversifiée où, sans même quitter son véhicule, on peut acheter ou consommer. Il permet donc d'optimiser les déplacements là où ils sont intenses (les cordes), en diversifiant les moyens de rentabilisation et donc l'efficience.
- ▶ Ce qui, plus généralement, permet, dans des « nœuds » de fréquentation, de diversifier les usages et les offres. On connaît, bien sûr, la diversification des grandes gares qui fait la part belle au commerce ; on connaît aussi les centres de services qui fleurissent près des pompes à carburant ; on peut imaginer, y compris en intégrant des services locaux plus traditionnels (la poste, le buraliste, les professions de

santé ou paramédicales, etc.), l'optimisation de nouveaux centres locaux de services, auxquels il faudra trouver un nom, et qui s'enrichiront d'une distribution/livraison de proximité.

Achat dématérialisé. Car le commerce, ce sont plusieurs actes combinés mais pas forcément dans une totale unité de lieu et de temps : l'achat qui peut être dématérialisé et que la révolution Internet rend de plus en plus aisé et fiabilisé ; le stockage dont on a vu qu'il impliquait de repenser la logistique territoriale ; la distribution enfin qui peut s'appuyer sur ces centres relais à la fois pour une consommation de proximité et un échange organisé de produits et services plus sophistiqués.

8. VERS DES ENTREPRISES URBAINES RESPONSABLES ?

Quand on pense aux usages de la ville, on ne peut, bien sûr, malgré la part très relative que prend aujourd'hui le travail dans la vie des hommes et leurs exigences vis-à-vis de la Cité, faire l'économie de s'interroger sur l'activité qu'elle permettra de développer du fait de la nouvelle Société des Urbains, et donc sur l'immobilier que cette fonction implique dans un contexte largement redéfini.

Le développement de notre monde urbain va de pair avec l'évolution de son économie et tend donc à rompre avec une révolution industrielle qui, au long des deux siècles passés, a profondément marqué le visage des villes. On sait qu'il faut se méfier des mots et, tandis que certains, en particulier au niveau de l'État, parlent de réindustrialisation ou de « redressement productif », d'autres expriment fortement l'entrée dans un monde post ou hyper-industriel et la nécessité d'une redéfinition profonde de la relation du monde social au monde du travail.

Avec Pierre Veltz¹, on ne peut que constater l'émergence d'une « Économie de la Connaissance » et, dans l'échange et la prolifération constructive du savoir, d'une « Économie relationnelle » qui régit l'activité du monde urbain avec les conséquences que cela induit sur son immobilier d'activité. Si celui de la révolution industrielle devait accompagner la réalité physique d'un *process* de production et contribuer à son efficacité, celui d'aujourd'hui devrait plutôt faciliter la rencontre et l'échange entre les actifs dans un contexte où la dématérialisation et la cohabitation de processus multiples, comme l'accès à l'information, constituent la principale ressource à maîtriser pour exister dans la concurrence.

Industries «urbano-compatibles». C'est cette activité-là que la Société des Urbains doit intégrer dans

1. Président-Directeur général de l'Établissement public Paris-Saclay.

son développement, en même temps que la nécessité du développement durable lui impose de mesurer et de maîtriser l'impact de toute activité structurante sur l'environnement et les bio-équilibres.

Une constatation s'impose dès lors, en particulier aux plus optimistes : puisque l'industrie de production lourde est largement délocalisée dans d'autres secteurs du monde, voire dans quelques lieux nationaux spécifiques hors des grandes structurations urbaines, le problème de l'industrie en milieu urbain ne se pose plus qu'au travers de quelques productions « propres » ou d'une para-industrie très contrôlée, voire d'une activité de services tertiaires quasi généralisée.

Cette situation trop simpliste, qui rendrait caduque l'interrogation sur l'existence d'industries urbano-compatibles, n'est pas pour autant absurde et constitue l'horizon d'une évolution des territoires urbains vers l'intégration d'activités de plus en plus maîtrisables.

Partenariats. Pourtant, avant de ne parler que d'immobilier tertiaire, il convient de dire un mot de ce type d'industrie moderne dont l'impact sur le territoire urbain reste conséquent ; ses dirigeants expriment eux-mêmes aujourd'hui une vision de long terme lors de l'implantation, non pour maximiser l'efficacité objective du lieu pour optimiser leur production, mais pour être sûrs que la relation à la Cité est fondée sur une base de compréhension mutuelle et partenariale avec ses gouvernants : gestion commune des contraintes liées au *process* de production, prise en compte des besoins relatifs aux salariés (logement, mobilité), gestion dans le temps de l'impact environnemental.

En ce qui concerne les salariés, la mobilité intra-urbaine reste majeure dans un monde où l'entreprise ne se préoccupe plus directement du logement de ses travailleurs (production/financement) ; elle implique sur cette dimension un vrai contrat avec la collectivité pour que l'offre d'habitats diversifiés facilite la qualité de vie, déterminante désormais dans le contexte social de l'entreprise.

9. PRISE DE CONSCIENCE DES UTILISATEURS, RETARD DES PROFESSIONNELS ?

Mais la décision d'implantation prend aussi, pour l'entrepreneur, une dimension globale qui intègre les conséquences d'une désimplantation potentielle à plus ou moins long terme et donc de la réutilisation des terrains qui avaient été nécessaires à l'origine de son projet : revente possible des fonciers, coûts

de remise en état, dynamique du bassin d'emploi, démarche sociale concentrée avec la collectivité publique, tout particulièrement.

De la valeur d'usage... La gestion de l'usage de la ville, en particulier de son foncier, se place dès lors au cœur du processus de décision d'implantation et entraîne l'entreprise dans une démarche partenariale de long terme qui détermine tout autant la réussite locale de l'implantation en matière d'économie et d'emploi, que la gestion durable de l'usage d'une partie du territoire collectif et non plus seulement l'exercice des prérogatives d'un propriétaire encombrant mais générateur, en contrepartie, de travail pour les urbains du territoire. Cette gestion de l'impact nécessite une gouvernance locale à la hauteur des enjeux et apte à mener des négociations avec de véritables capitaines d'industrie.

Plus généralement, l'entreprise, même non industrielle, n'est plus structurante et donc dominatrice de la Cité, mais s'intègre dans un collectif diversifié d'entreprises pour dialoguer avec un territoire sur lequel son influence propre peut être relativisée, mais qui doit lui apporter les meilleures conditions possibles pour son bon fonctionnement, en particulier en matière immobilière.

Le territoire urbain a la main face à un monde entrepreneurial moins monolithique mais, en contrepartie, il doit veiller à son attractivité particulière et sans cesse réaffirmée pour faire bonne figure dans la compétition permanente avec ses *alter ego*, et faire venir, puis fidéliser, le secteur économique.

...à la valeur d'échange. Dans ce contexte, et même si la valeur d'usage devient prépondérante dans le choix de localisation des entreprises, les valeurs d'échange immobilières peuvent recouvrir des critères nouveaux de formation : qualité globale de la relation à la cité (valeur sociétale), qualité de la construction au regard d'une évolution des exigences d'usage du bâti (valeur de pérennité), qualité liée à la bonne insertion dans les problématiques de long terme du développement durable (valeur verte). Qu'en est-il exactement ?

À écouter Alain Béchade¹, surtout en matière d'immobilier tertiaire, la valeur d'échange continue à être largement régie par la qualité première de la localisation dans un monde globalisé, les effets d'obsolescence accélérée, fonctionnelle ou technique, n'étant guère visibles dans la fixation des prix de marché. S'agissant d'un marché du tertiaire très historicisé et concentré dans un nombre limité de quartiers, surtout parisiens, et où l'internationalisation des échanges hiérarchise avant tout les grandes cités entre elles dans une approche globale et théorique de l'attractivité, cette vision est incontestable.

1. Professeur des universités et Directeur de l'ICH.



Le marché des valeurs d'usage réelles n'est pas organisé et il concerne avant tout les entreprises. Mais la localisation plus fine commence à revêtir quelques appréciations corrélées à une vraie appréciation du service rendu tant par l'environnement urbain que dans l'obsolescence du produit et ses charges d'exploitation : Paris QCA¹, La Défense ou les différents secteurs géographiques hors commune de Paris connaissent des évolutions différenciées et suscitent de véritables interrogations qui ne sont pas à mettre au seul crédit du prestige des lieux au regard d'un portefeuille. Et la valeur d'usage, sur le moyen terme au moins, pourrait peser de plus en plus sur la valeur d'échange et donc la hiérarchisation des marchés par l'obsolescence des produits.

Optimisation des process de construction. On s'interrogera aussi sur les coûts de construction et leur évolution, souvent évoqués comme pouvant expliquer des prix immobiliers trop élevés et contribuer par-là à une moindre compétitivité économique du pays.

Dans ce flou causal entre formation des prix de vente, valeurs d'usages réels et prix de construction, Bernard Coloos² confirme le bon positionnement national des coûts de production. Au-delà des coûts fonciers qui relèvent d'une autre logique, il ne semble pas que les coûts de construction français connaissent une évolution particulièrement défavorable. Il semble qu'au niveau d'exigence accru des produits tertiaires, régulé par la comparaison internationale, on ne puisse guère escompter des gains de productivité significatifs dans les années à venir.

Il peut en être tout autrement sur l'optimisation du *process* de construction où subsistent de multiples déperditions dans les interfaces entre intervenants sur les chantiers, tant entrepreneurs qu'hommes de l'art. Le BIM³ 14 apparaît en cela une innovation sur laquelle fonder quelques espoirs pour l'avenir. Quant à la maîtrise des charges, en particulier énergétiques, elle différencie déjà fortement les bâtiments selon leur période de production tout au cours des trente dernières années. En cela, le raisonnement en coût global de production et en loyer plus charges est devenu la règle et pèse déjà sur la formation des valeurs et la crise qui affecte certains quartiers d'affaires (en particulier La Défense). La réalité associée à la valeur verte, en matière d'usage, devrait à terme engendrer le même type d'effet.

10. PARIS ET L'OASIS FRANÇAISE...

Si l'on globalise notre approche et observe à plus grande échelle les mécanismes dont nous venons

de parler, on est surpris d'une certaine réconciliation en train de se faire, sur le plan national, entre Paris et le reste de la France, après cinquante ans de ce qu'on a appelé *l'Aménagement du territoire*, c'est-à-dire l'action volontariste d'un État central pour s'opposer au développement possible des inégalités territoriales. Le débat ne serait plus de rivalité entre espaces concurrents pour atteindre un certain niveau de réussite mais de complémentarité organisée pour atteindre la meilleure efficacité collective.

Il est vrai qu'on revient de loin : Jean-François Gravier avec son *Paris et le Désert français* avait lancé le bouchon un peu loin inaugurant, en grande partie sur un malentendu, une lutte pluri-décennale entre la région capitale et le reste de la France. Création des métropoles d'équilibre, promotion des villes moyennes, subvention aux implantations industrielles provinciales, voire un certain malthusianisme francilien, ont jalonné le parcours qui a suivi. Jusqu'à la politique des « pôles de compétitivité », originellement sélective mais qui n'a pas échappé au souci de « servir » le plus grand nombre, géographiquement s'entend.

«**Métropole France**». Mais les scénarios de la Datar⁴, comme la crise de la société industrielle, ont eu raison de ces tentations réitérées de « contrer » le développement territorial asymétrique de l'économie. Aujourd'hui, on accepte l'idée que l'entité parisienne, par son aptitude à participer à la compétition entre métropoles mondiales, constitue une chance collective pour le développement.

Aujourd'hui Gérard Collomb, président du Grand Lyon, défend l'idée que la réussite du territoire qu'il gère devra une part importante à celle, préalable et première, du Grand Paris.

Aujourd'hui, Pierre Veltz, en parlant de la métropole « Paris-Réseau-France », renvoie Jean-François Gravier à l'ère des dinosaures. La structuration du territoire national, lui-même promis à atteindre rapidement un niveau de 80 % d'urbanisation, n'est que la déclinaison d'un seul et même projet collectif de développement dont le moteur premier s'appelle le Grand Paris.

Et Laurent Davezies⁵ d'apporter de l'eau à ce moulin en montrant la « circulation invisible des richesses » sur laquelle repose la prospérité collective : le PIB de la région francilienne a crû de 27 à 31 % du total des PIB régionaux dans le même temps où son revenu disponible baissait de 23 à 21 %.

Il n'y a plus lutte pour une égalité des territoires, utopie de la ruralité républicaine en matière de développe-

1. Quartier central des affaires.

2. Directeur aux affaires économiques, financières et internationales de la FFB.

3. *Building Information Model* ou bâti et informations modélisées.

4. Délégation interministérielle à l'Aménagement du territoire et à l'Attractivité régionale.

5. Économiste, professeur au CNAM, titulaire de la chaire « Économie et développement des territoires ».

ment, mais débat pour obtenir la meilleure efficacité de la métropole France et tirer de cette réussite un peu plus de performance pour chaque économie locale.

Hybridation. Et l'on peut voir avec Martin Vanier¹ que, si l'utopie de la planification centralisée du développement local n'est plus de mise, la juxtaposition de pôles nationaux indépendants engagés dans des réseaux mondiaux qui leur sont propres risque de renvoyer à de nouvelles utopies : l'hybridation apparaît le maître mot d'une nouvelle carte socio-économique des territoires où chacun joue de ses atouts, optimise sa mise en relation aux autres et veille à son lien vital à la métropole mondiale.

Dès lors devraient s'évanouir les vieilles craintes du « Paris contre le reste de la France », ou d'une autonomisation des provinces qui mettrait à mal l'unité républicaine : la structuration urbaine de la France reposera sur la capacité de chaque entité qui la constitue à optimiser ses atouts propres dans le cadre d'une gouvernance locale lucide sur ses propres limites mais consciente de la place que le territoire est susceptible d'occuper en lien avec les autres.

L'économie résidentielle n'est pas loin qui permet, au-delà de la contribution au PIB concurrentiel vendu à l'extérieur, d'optimiser la capacité à produire une valeur locale liée à l'attractivité territoriale spécifique. Et, là encore avec Laurent Davezies, on pointerait ces entités qui peuvent capter un revenu issu d'un PIB concurrentiel produit ailleurs et le faire contribuer au développement d'une économie de services locaux.

On notera aussi avec lui la fragilité d'autres entités dont la prospérité repose sur un PIB non marchand et, donc, une place spécifique (artificielle pour partie) dans l'organisation administrato-politique des territoires. L'Hôpital, l'Université, le statut de capitale régionale, autant de moteurs de l'économie non marchande que la crise de la dette publique risque de rendre poussifs jusqu'à ce que la simplification du « mille-feuille » décide des gagnants et des perdants de la purge.

11. DES TERRITOIRES AU MILLE-FEUILLE ADMINISTRATIF : LE MALENTENDU

Encore faut-il que la nouvelle organisation urbaine en territoires pertinents, du point de vue de leurs fondamentaux socio-économiques et donc des « usages » macro-économiques que chaque entité est susceptible de remplir, ne soit pas confondue avec une nouvelle carte territoriale, purement admi-

nistrative et construite sur un carroyage d'un autre temps technologique.

Départements dépassés. Si la trame de base des communes paraît finalement, à quelques remaniements près en milieu urbain, pouvoir répondre à l'exigence démocratique de proximité et au traitement des questions d'intérêt collectif du quotidien, celle des départements est remise en question.

La première réaction à cette orientation est l'approbation tant cette structure, vieille de plus de deux siècles, définie avec l'esprit du géomètre des Lumières, dans le cadre d'un maillage dépourvu de toute représentation économique, paraît avoir déjà trop longtemps vécu. On ajoutera que ce découpage administratif, témoignage et symbole d'une France à dominante rurale, ne peut correspondre à une nouvelle organisation urbaine des territoires.

Cette nouvelle carte « territoriale » n'a donc que le sens d'une optimisation budgétaire et de circonstance d'entités non pertinentes, dans un seul objectif de réduction des coûts. Elle risque *a contrario* de constituer durablement une contrainte et une rigidité pour rapprocher l'administration publique des territoires réels sur lesquels portent les enjeux et qui constituent la trame incontournable de la nouvelle organisation sociétale à mettre en place.

Privilégier l'identité collective. Optimiser l'organisation administrative française à chacun de ses niveaux afin de simplifier le passage à l'opérationnel est un objectif louable en soi ; diminuer le coût budgétaire d'ensemble, en consolidant en particulier les coûts d'administration au niveau local et national, est une urgence ; mettre en harmonie, comme l'a suggéré Frédéric Nouel², l'agenda des divers échelons politiques et donc à la fois les dates des élections et la durée des mandats pour les élus qui pilotent les administrations aux différents échelons, est indispensable.

Mais ces « grandes régions » n'ont donc guère d'intérêt qu'à travers la diminution des niveaux d'administration publique qu'elle engendre et non par la réalité sous-jacente qu'elle semble accompagner (à commencer par la région Île-de-France notablement sous-dimensionnée). Or la nécessaire décentralisation, support d'une démocratie modernisée, passe par une redéfinition de secteurs socio-économiques pertinents à la fois du point de vue des dynamiques en marche et des services et pouvoirs publics à exercer.

Et cette économie territoriale, fondée non pas sur une répartition homothétique et égalitaire de l'économie nationale mais traduite dans des usages différenciés

1. Géographe, professeur à l'Institut de géographie alpine de l'université Joseph-Fourier-Grenoble I.
 2. Avocat associé au sein du cabinet Gide Loyrette Nouel.



de la ville selon les populations qui finalement y résident, implique les dimensions d'une nouvelle identité collective territoriale issue non seulement des spécificités de la géographie et du tumulte de l'Histoire, mais de la place effective que dans cette nouvelle Société des Urbains chaque entité aura réussi à se construire et permis d'offrir à la fierté de ses habitants.

Caducité de l'État centralisé... Le rôle particulier que chacun des territoires peut jouer dans la structuration urbaine à venir, la croissance asymétrique des territoires concernés, la pertinence et la complexité des diagnostics à poser pour chacun, des politiques à mener et des partenariats à gérer rendent caduc un schéma d'État centralisé par lequel tout passerait et qui administrerait des choix globaux à travers des échelons déconcentrés en région. Là encore, chaque territoire doit participer par ses usages propres à la constitution d'une trame nationale plus efficiente.

La carte des territoires doit donc être constituée par l'agrégation d'ensembles urbains, pertinents en matière socio-économique, et dont les gouvernants seront dès lors en mesure d'élaborer des politiques à part entière et de les mettre en œuvre dans un souci d'efficacité spécifique à leurs fondamentaux. Elle reflétera dès lors moins une décentralisation qu'une nouvelle organisation apte à répondre à la fois à l'émergence de la proximité et à l'urbanisation grandissante, dans le cadre d'un réseau orienté et asymétrique qui tienne compte de l'ensemble des atouts de l'entité française globale plongée dans l'économie mondialisée.

...au profit des métropoles. De ce fait, la restructuration territoriale de notre pays doit plus se lire dans la mise en place des trois grandes métropoles nationales (Paris, Lyon, Marseille), puis des neuf autres (Toulouse, Lille, Nantes, Rennes, Nice, Bordeaux, Grenoble, Toulon, Montpellier et Strasbourg) instituées par la loi de décentralisation de début 2014. Cette construction nouvelle à partir des pôles métropolitains doit orienter le reste de la structuration nationale, avec les autres EPCI¹ qui s'affirment progressivement dans leur sillage, et un solde à vocation rurale, loin d'être un enjeu secondaire, qui devra trouver sa propre logique d'organisation en relation avec ses dynamiques spécifiques de développement.

Le primat de l'économie territoriale pour structurer l'organisation urbaine de demain sous-tendra à la fois la trame de politiques destinées non à compenser les atouts de certains mais à ce que tout atout soit convenablement joué et que cela constitue le credo des nouveaux gouvernants locaux pour peser sur le résultat de la compétition entre les entités, comme le souligne

Gérard-François Dumont². C'est cette compétence qui déterminera *in fine*, à partir d'une base de croissance démographique globale potentielle, les mouvements migratoires induits et donc la croissance démographique localisée plus aléatoire à pronostiquer.

Mettre en cohérence les deux approches ne serait pas non plus absurde ! Or il faut bien constater que, dans les travaux en cours, pourtant facilités par une conscience chaque jour plus grande pour adapter notre trame territoriale aux enjeux majeurs de demain, ces deux sujets, parce que traités séparément, génèrent quelques contradictions.

12. LE GRAND PARIS AU CŒUR...

Le Grand Paris (à la dimension de son aire urbaine) et les onze autres métropoles (dont Lyon et Marseille avec un statut particulier) sont ainsi en passe de devenir la véritable carte institutionnelle de cette organisation de la France, et l'on ne peut que s'en féliciter.

Pour rejoindre les deux analyses (trame administrative régionale et décentralisation territoriale), on souhaiterait que s'ouvre désormais le chantier de la « convergence », à partir des pôles urbains constitués de ces douze métropoles et de leur *hinterland* réel vers des régions enfin significatives, pour constituer l'étage ultime et pertinent du découpage territorial français. On n'échappera pas à quelques reconfigurations administratives (les Charentes ne font-elles pas partie de l'influence de la métropole bordelaise ? Sens, Chartres ou Creil ne sont-ils pas plus partie prenante d'une relation à Paris qu'à Dijon, Tours ou Lille ? Nantes et Rennes ne convergent-ils pas pour être la grande métropole structurante du grand ouest ?).

Fin de la région Île-de-France ? Le mouvement est en marche, mais nous ne pouvons ici faire l'économie d'une réflexion particulière sur l'entité francilienne. On l'a dit les années précédentes, avec Patrick Braouezec³ et Gérard Collomb, l'organisation du Grand Paris ne peut faire l'économie d'une structuration intermédiaire entre le niveau communal, lieu de l'identification première et d'exercice de la démocratie de proximité, et l'agglomération dans son ensemble.

On l'a dit aussi, le Grand Paris, appuyé sur la définition de son aire urbaine, c'est aussi la région métropole parisienne. La région Île-de-France doit disparaître d'autant que son périmètre ne correspond même plus à la réalité des échanges que l'agglomération parisienne impulse avec les territoires environnants.

1. Établissement public de coopération intercommunale.

2. Géographe, économiste, démographe, recteur, professeur à l'université Paris-IV Sorbonne.

3. Président de Plaine-Commune.

La structuration existante, à travers les départements, a elle-même vécu (elle avait le mérite d'exister) dans une vision plus rationnelle de l'organisation interne de la métropole. Quelles nouvelles entités intermédiaires faut-il donc mettre en place ? L'effort de structuration en EPCI qui avait été mené au cours des dernières années devait, sauf exception, montrer la voie de regroupements possibles et pertinents. Paris-Métropole a œuvré pour structurer encore plus cet espace infrarégional.

La métropole du Grand Paris change la donne de cette recomposition. Alexis Bachelay¹ a plaidé parmi nous pour conforter cette initiative qui bouge les choses en profondeur, crée un événement fondateur et n'empêche pas, selon lui, une évolution progressive intégrant les logiques de la deuxième couronne parisienne. Patrick Jarry² a montré, *a contrario*, les risques majeurs d'une rigidification du sujet par une entité politico-administrative qui définit *a priori* un dedans et un dehors. Le risque de l'opposition d'un Paris-Capitale reconfiguré et de sa banlieue non organisée sur 360° de pourtour, le pari de simplification qui éliminerait toutes les EPCI vivantes au profit d'une seule de 6,5 millions d'habitants font peur !

Convergences et démocratie. Là encore, les choses bougent, et vite ; on ne peut que souhaiter l'engagement de travaux sur une rapide convergence entre les gouvernants de la métropole du Grand Paris et les communes de la grande couronne pour donner vie à l'organisation de « plaques » territoriales pertinentes où les critères de taille (nécessité d'un équilibre socio-économique) et de continuité des échanges feront réellement disparaître les frontières artificielles, qu'en particulier l'organisation des départements de la petite couronne avait fait naître à une époque (il y a plus d'un demi-siècle) aujourd'hui révolue.

Car le Grand Paris a aussi sa dimension organisationnelle sur le plan socio-économique et, si l'on veut lui donner une réalité démocratique au-delà du seul niveau communal de proximité (déjà divisé au sein de Paris à travers ses arrondissements), il faut une identification réelle des habitants, une conscience de partager les mêmes enjeux et de participer à des projets communs qui ne sauraient se résumer au seul Grand Paris, indéterminé et lointain. L'histoire, la géographie, certaines fonctions dominantes, les espaces logistiques, les stigmates d'une urbanisation passée parfois ratée, impliquent la recomposition de territoires urbains aux enjeux radicalement différents.

La mise en place d'un grand projet de transport collectif va contribuer à l'émergence de ces pôles secondaires à partir desquels rebâtir une métropole parisienne polycentrique, sans que pour autant chaque pôle représente une même vocation ou

une même nature de quartier urbain. L'approfondissement du rôle des villes nouvelles des années 1960 dans la réflexion d'ensemble peut être le fil conducteur d'une structuration de la grande couronne, avec bien sûr un développement accéléré des pôles traditionnels (Meaux, Melun, Senlis, Mantes, Versailles).

13. DÉMOCRATIE LOCALE : DE NOUVELLES FORMES DE RÉGULATION ?

L'identification aux projets fait partie de l'émergence de la nouvelle citoyenneté au sein d'un monde complexe et difficilement lisible. Elle doit être un objectif de l'organisation infra-francilienne en cours de construction avec beaucoup de malentendus, de non-dits, voire de désinformation. Car cette dimension des projets, qui s'intègrent dans des espaces où la limite administrative n'est vécue que comme une contrainte par ceux qui en sont les opérateurs, doit réintégrer la réflexion actuellement confisquée par des logiques purement politico-administratives.

En mettant en place Only Lyon, comme regroupement des forces économiques locales, le Grand Lyon a franchi des étapes décisives en se construisant dans le partenariat et en trouvant les moyens de son financement. Londres a organisé de même le dialogue avec le monde entrepreneurial concerné. On attend désespérément qu'au sein d'un Grand Paris encore dans les limbes, une telle prise en compte structurée du « monde » économique vienne élargir et nourrir la réflexion limitée souvent aujourd'hui à un pur sujet d'organisation administrative.

Dépasser l'équilibre politique. Comme pour la carte des nouvelles régions par rapport à la nécessaire décentralisation territoriale en province, la construction du Grand Paris doit dépasser la convergence des logiques d'administration publique et d'équilibre politique et traduire des réalités de terrain génératrices de projets socio-économiques partagés. Car, finalement, si la Société des Urbains va de pair avec un territoire et des cités d'un nouveau type, n'est-il pas vain de s'offusquer de la complexité d'y intervenir et paradoxal d'y vouloir plus de simplification ?

Frédéric Nouel nous rappelle que l'accumulation des hommes dans un même lieu, c'est toujours plus d'intérêts contradictoires et donc de litiges potentiels à régler. Michel Lussault nous rappelle, lui, que la démocratie n'est pas l'art du consensus mais celui de la gestion pacifique des contradictions inhérentes à la diversité et que la métropolisation implique une gestion fine de la « cohabitation ».

1. Député des Hauts-de-Seine et membre de la Commission du développement durable et de l'Aménagement du territoire.
 2. Maire de Nanterre et Président du conseil d'administration de l'Epadesa.



S'il y a complexification de la Société et de la Ville, dans ce monde en émergence rapide, il faut avant tout qu'elle représente la vraie nature de ce qui est engendré afin qu'un temps important soit consacré à gérer de (les) vrais problèmes. Le dysfonctionnement est surtout patent lorsque l'accumulation des règles et des normes repose sur l'incapacité à réformer ce qui renvoie à des temps révolus. Ainsi de l'incohérence des agendas des différents types d'élus aux différents échelons de la représentation démocratique plus que du nombre d'échelons lui-même. Ainsi de la maille élémentaire de la carte des territoires reposant sur des analyses du XVIII^e siècle plus que de la taille ou du nombre de territoires pour représenter la diversité infranationale.

Pour Michel Lussault et Frédéric Nouel, on ne simplifiera pas forcément les règles du jeu ; encore faut-il que ces règles, qui assurent la prise en compte de la diversité, en particulier celle des citoyens eux-mêmes, soient garantes de la paix sociale et correspondent à une réalité vivante et perçue.

Respecter les spécificités locales. Dans le droit fil des réflexions sur la décentralisation, on rappellera les propos de Gérard Collomb montrant comment une même commune du Grand Lyon, parce que les règlements sont établis à partir de réflexions thématiques nationales autonomes, peut relever de normes contradictoires car renvoyant soit à sa nature urbaine, soit à sa nature de site de moyenne montagne, et qu'elle les cumule toutes deux ! Pour Michel Lussault, le Code de l'urbanisme ne devrait peut-être pas être simplifié mais s'appuyer sur un corpus national beaucoup plus léger et des déclinaisons territoriales propres à faire prendre en compte les spécificités locales à respecter.

Entre le droit et la gestion démocratique, l'équilibre est bien à trouver dans la prise en compte du territoire, seul susceptible d'autoriser une appréhension pertinente de la complexité des choses si l'on veut éviter qu'augmente toujours plus, de manière aveugle et peu opérationnelle, un dispositif réglementaire national qui serait censé la maîtriser.

Et cette décentralisation réglementaire ne porte pas sur les seules dimensions de l'art de construire une ville. Elle doit faciliter l'innovation et le déploiement de ce qu'Alain Maugard¹ appelle les « signaux faibles », ceux qui témoignent par exemple d'une meilleure implication du consommateur dans la production, ou l'émergence d'une économie plus solidaire et soucieuse de l'optimisation d'usage des différents types de ressources.

De la réglementation à la régulation. Ces formes d'appropriation responsable des thèmes du quoti-

dien et de développement de nouvelles initiatives citoyennes permettront de progresser sur la voie de la mutualisation des infrastructures utiles à la vie collective dans une évolution du cadre juridique dès aujourd'hui battu en brèche ou condamné à se rigidifier encore plus : qu'on en juge par les nouvelles formes directes d'échange de son logement avec d'autres occupants, du boum d'un covoiturage organisé ou de l'usage mutualisé d'équipements domestiques.

De ce point de vue, on pensera au propos que François Jullien² avait tenu lors de notre Colloque de 2012 et qui visait à distinguer les termes de « réglementation » et de « régulation ». Notre société réglementée, comme notre urbanisme réglementaire, ont probablement atteint un niveau ultime dans le désir de maîtriser le local à partir de règles nationales. De nouvelles formes liées à l'idée de régulation sont probablement à inventer à l'instar de ce qui a été expérimenté sur d'autres thèmes et dans des pays de culture certes plus anglo-saxonne.

La création d'agences spécialisées indépendantes des pouvoirs politiques, garantes de la déontologie professionnelle spécifique et d'une nouvelle forme de médiation démocratique, pourrait utilement constituer un mode particulier de la gestion opérationnelle. Elle décongestionnerait le système législatif et judiciaire sur des thèmes où le pouvoir public d'État n'a pas forcément à être mobilisé, et donnerait à la collectivité citoyenne les moyens d'un traitement plus rapide et moins correctionnel des usages en matière d'urbanisme et de construction.

14. LE NERF DE LA GUERRE...

Car globalement, c'est l'économie même de cette Société des Urbains qui ne peut se construire sur le mode classique de ce que nous avons connu au cours des dernières décennies, et il convient tout particulièrement d'interroger les conséquences à en tirer, pour la ville, en matière de financement.

Avec Xavier Lépine³, on observera que trois phénomènes structurants sont en œuvre : un retour impossible au plein emploi dans nos pays développés au sein d'une économie mondialisée selon le modèle façonné au cours du XX^e siècle ; l'impossibilité d'une croissance fondée sur l'emprunt dans la logique keynésienne qui avait si bien convaincu après la Seconde Guerre mondiale ; la faible rentabilité à attendre du capital financier et donc la pérennisation de taux d'intérêt durablement bas. Cette nouvelle donne n'implique pas que le déclin, elle n'est pas source que de mauvaises nouvelles pour l'avenir.

1. Président de Qualibat.

2. Philosophe et psychanalyste.

3. Président du Directoire du groupe La Française.

Elle s'inscrit dans la réflexion prospective sur le nécessaire *aggiornamento* de notre modèle de développement. Elle implique une nouvelle et plus grande rationalité dans la manière de concevoir notre fonctionnement collectif et, d'abord, le partage du travail ou la prise en compte d'un niveau d'inactivité significativement élevé qui aille de pair avec le développement d'une économie sociale et solidaire plus dynamique, un rapprochement local de la production et du service et une plus grande optimisation de l'usage des ressources (y compris de produits manufacturés).

Nouvelle approche financière. L'arrêt de la fuite en avant par l'emprunt public pour financer des investissements toujours plus lourds peut ouvrir également sur d'autres formes de financement plus adaptées au local. On peut en citer quelques axes dans un contexte de coût du capital faible : la croissance rapide d'offres de prestations liées par les entreprises aux équipements qu'elles réalisent ; le rôle de contrôle de la représentation démocratique n'en restera que plus indispensable ; le drainage plus organisé des financements étrangers, ce qui exige un environnement fiscal stabilisé ; un certain recyclage du capital accumulé et stocké en particulier dans l'immobilier, qui peut constituer également une voie transgénérationnelle pour financer les nouveaux développements, ce peut être significativement le cas en matière de logement.

Dans ce dernier cas, le taux d'épargne toujours conséquent des ménages français constitue une chance toute particulière pour renforcer des processus d'investissement direct ou intermédié, dans un contexte de demande toujours vive appuyée sur une démographie dynamique.

15. L'UTOPIE CRÉATRICE ET LA DYNAMIQUE DU VIVANT

Enfin, il nous paraît utile de terminer ce parcours dans l'émergence de la ville de demain par une interrogation sur la forme que peut revêtir l'acte de construire et l'habitat lui-même de nos proches descendants s'ils intègrent les nouvelles données de la socio-économie.

Pas de « diktat vert ». Nous avons déjà vu avec Pierre Ducret et Alain Maugard combien notre ville européenne présente d'avantages par rapport à d'autres formes urbaines trop marquées par la civilisation automobile. Même la trame des villages dont nous avons hérité, en France, d'une république rurale encore présente dans nos esprits, présente la chance d'exister et de constituer un autre horizon de croissance spatiale que l'étalement urbain pavillonnaire ou la desserte autoroutière en rase campagne.

Il n'y a donc pas de « diktat vert » qui disqualifierait des formes qui ont le mérite d'exister et peuvent connaître une nouvelle vie, en étant gérées de manière à optimiser l'impact du choix des différents modes d'habiter exercé par les nouveaux urbains. Cette réunification de l'approche de l'habitat des territoires, dans une vision plus éclatée et moins spatialement marquée par la contiguïté, doit pouvoir constituer une réponse originale et européenne à cette Société des Urbains, par ailleurs fortement reliée, hors sol, par l'ensemble des réseaux que tisse l'univers numérique.

Ce modèle d'urbanisation éclatée, appuyée quand même sur ses forts piliers centraux hérités de l'histoire, dessine une nouvelle forme de ville dont il convient de gérer les interstices, d'assurer l'unité et qu'elle autorise l'émergence d'un type nouveau de citoyenneté partagée. C'est une tout autre plongée dans la modernité que l'utopie de la *Smart City*, dont il convient, certes, d'épouser certaines dimensions mais qui, en tant qu'archétype, à l'instar des Masdar ou Song Do, apparaissent plus de l'ordre de l'utopie globalisante à proscrire.

Quelle architecture ? Une interrogation enfin concerne le rôle de l'architecte. Philippe Chiambaretta¹ a montré combien son rôle et son approche professionnelle devraient évoluer dans un monde en bouleversement où les repères sont à redéfinir chaque jour. À la frontière de l'évolution sociétale et du monde de la création, l'architecte continue à pouvoir traduire en images pour ses contemporains la complexité des enjeux et des réponses que l'on peut leur apporter. Le travail de programmation urbaine préalable doit probablement donner lieu désormais à de nouvelles formes de propositions opérationnelles, du type des ateliers qu'il est possible d'animer avec les populations concernées avant que d'arrêter des options structurantes pour les projets.

Mais à une échelle plus fine, et c'est le cas dans le cadre d'une urbanisation mondiale n'obéissant pas aux mêmes canons que ceux lentement mis en place dans nos vieilles cités d'Europe, le recours à l'architecte reste très minoritaire dans la réalisation du bâti, et la ville de demain reposera sur une hybridation de production architecturale rationalisée et d'une production d'habitat informel non planifiée.

C'est probablement de cette rencontre et de l'innovation qu'elle peut induire, en particulier dans la création d'objets où le matériau naturel, et la nature elle-même, auront joué de leur force créatrice, que naîtront des villes hybrides et déroutantes, traduction de la complexité des situations et de la difficulté à en maîtriser les effets, mais aussi de la réouverture d'un dialogue plus nourri avec la biodiversité et les processus inhérents aux vivants.

1. Architecte, Agence PCA.



16. POUR POURSUIVRE LE DÉBAT...

Il convient, comme nous l'avons fait pour les Actes précédents¹ de l'Institut Palladio, de clore ce voyage exploratoire dans la Société des Urbains en interrogeant les usages, par la mise en exergue de quelques idées forces qui nous ont paru lui donner une perspective et un sens.

Certes, pour le monde de l'immobilier, les usages renvoient prioritairement aux objets qu'ils produisent et qui sont en évolution permanente tant du fait des évolutions technologiques que des attentes de leurs utilisateurs. Mais ce n'est pas ici notre regard principal, et il faudrait plusieurs cycles de l'Institut pour aborder les différentes facettes de la production immobilière proprement dite.

Notre regard sur l'urbain nous a pourtant déjà fait rencontrer quelques pistes majeures : sur l'habitat devenu plaque tournante des nouveaux urbains dans leur rapport à des lieux redéfinis et, en particulier, ceux du temps libre plutôt que de la production ; sur l'activité dont on a vu qu'elle découlait désormais d'une économie de la connaissance et de la relation, ce qui confère aux espaces d'activité une autre vocation que celle du traditionnel « poste » de travail ; sur la consommation qui nous a suggéré de nouveaux modes de distribution et d'échange dans la proximité communautaire et à la recherche des flux principaux (le *drive*) ou des **lieux de convergence** (les centres polyservices).

En recentrant notre regard sur la Cité, quatre idées forces se présentent.

► La première donnée structurante renvoie comme souvent à la démographie. La croissance urbaine qui nous interroge par son ampleur est avant tout liée à l'allongement de la durée de la vie. En prendre acte, c'est comprendre qu'une génération de plus cohabite avec les autres au sein de territoires urbains variés, qui doivent donc répondre à une plus **grande diversité de demandes**. L'Urbain y vit un plus grand nombre de séquences de son existence, autrefois ramenées au primat d'organisation de la vie au travail et de la réponse aux besoins familiaux élémentaires.

La ville-loisirs le dispute désormais à la ville-travail, et son cadre doit s'adapter pour que le temps libre, qui renvoie les images des lieux de vacances, soit organisé dans l'environnement qui convient. C'est à la fois la condition pour que la classe émergente des seniors en bonne santé ne la quitte pas et lui fasse profiter de sa disponibilité, mais aussi pour qu'elle constitue un des ressorts de l'attractivité concurrentielle qui régit la compétition des villes entre elles, ce

dont dépendent la prospérité économique et l'équilibre entre les générations.

► Dans un territoire où le temps dessine les limites physiques, la pratique des divers usages de la ville repose sur la mobilité. **La ville des flux** s'affirme qui doit autoriser au plus grand nombre à la fois une fréquentation multipolaire dans un temps optimisé et un repli sur l'univers privatif, véritable quartier général de la vie des urbains multireliés au monde grâce à la révolution du numérique. Ces flux, sans cesse croissants du fait d'une société à dominante urbaine mais surtout de la démultiplication des échanges possibles, posent, en plus du problème des transports, celui de la logistique de stockage, de l'acheminement et de la distribution de marchandises non dématérialisables.

L'enjeu majeur de la ville désirable consistera à concilier cette aspiration à une ville de bien-être avec la gestion des consommations et des flux qu'elle engendre tant pour assurer un bon métabolisme urbain que pour maîtriser l'engorgement potentiel qu'ils risquent d'engendrer, en particulier dans la formation des principales métropoles. Sinon, la contradiction peut devenir majeure entre les aspirations à la ville-loisirs, aux retrouvailles avec la nature et à l'émergence d'un nouveau plaisir urbain et les risques de déséconomies multiples que la non-maîtrise du quantitatif ne manque pas d'engendrer.

La réconciliation de l'écologie avec la ville, comme lieu d'optimisation des consommations et de développement social partagé, est de ce point de vue essentiel mais fragile, et elle devra faire l'objet de toutes les attentions de la part des opérateurs urbains.

► La ville des usages fait apparaître la réalité croissante du dialogue entre la société urbaine généralisée et l'émergence des territoires comme organisation d'un monde nouveau chargé de traduire les conséquences de l'économie relationnelle. De ce point de vue, l'époque semble avoir compris les urgences qui nécessitent de remettre sur le métier à la fois la définition des lieux pertinents du développement collectif (décentralisation) et une meilleure efficacité de l'administration publique (réforme administrative). Mais la confusion et les malentendus entre les deux objectifs risquent de perdurer si l'on ne remet pas en cause, pour la trame administrative de base, un maillage correspondant à un outil de mesure révolu (la performance du cheval comme moyen de déplacement) au profit de la réalité de la vie des urbains d'aujourd'hui marquée par la métropolisation comme réponse quantitative et qualitative à des demandes démultipliées.

1. *La Ville de demain pour quels habitants ?*, 2013, et *La Ville de demain pour quels territoires ?*, 2012.

Si l'échelon communal de la proximité s'impose (aux retouches près), la construction d'une nouvelle armature urbaine, et sa gouvernance, doivent se fonder en agrégeant vers le haut une **trame intercommunale et métropolitaine**. Elle se précise dans la récente loi de décentralisation et doit déboucher sur une nouvelle carte des territoires qui en soit l'expression. La convergence de cette construction socio-économique et d'une nouvelle carte administrative devra être une priorité pour la période qui s'ouvre, afin que le sens en soit la traduction des dynamiques socio-économiques sous-jacentes et non l'optimisation du quadrillage révolu d'un monde à dominante rurale.

Quant à l'organisation du Grand Paris, elle doit vite trouver la sortie d'errements qui montrent cependant que la réflexion progresse dans la mise en place de **pôles secondaires** forts. C'est là que se forment l'identification citoyenne et l'efficacité économique, par la mise en exergue et la gestion de préoccupations et d'enjeux partagés à un niveau d'appropriation infra-métropolitain.

► Enfin, dans cette société à la diversité grandissante et aux intérêts contradictoires, mais au même destin col-

lectif, la démocratie doit se consolider tout en permettant à chaque groupe de trouver la reconnaissance de son identité propre. De ce point de vue, la République, intégratrice de Terroirs et de Communautés réparties sur un vaste espace à dominante rurale, doit faire place à une entité plus à même de traduire l'identité territoriale comme preuve de sa **modernité démocratique**. La responsabilisation sur des projets, la mobilisation de moyens pilotés localement et l'introduction d'une mesure indépendante des résultats obtenus doivent s'appuyer sur de nouvelles formes de consultation, de médiation et de régulation, comme les agences spécialisées ou le recours à l'avis direct des populations concernées au niveau où il est pertinent.

Le corpus de règles collectives, par l'ampleur et la rigidité qu'il a désormais atteint sur le plan national, n'a probablement plus d'avenir. Le temps est venu de l'émergence, grâce à un effort commun et décentralisé, de règles plus locales, adaptées aux priorités territoriales et à la dimension opérationnelle des enjeux. La gestion partenariale de l'avenir commun se fera dans ces territoires en s'appuyant sur des formes renouvelées de la démocratie locale, électorale ou participative, et des outils nouveaux de conciliation et de régulation administratives. ▲

