FONDATION PALLADIO

SOUS L'EGIDE DE LA FONDATION DE FRANCE

ACTES DE L'INSTITUT PALLADIO

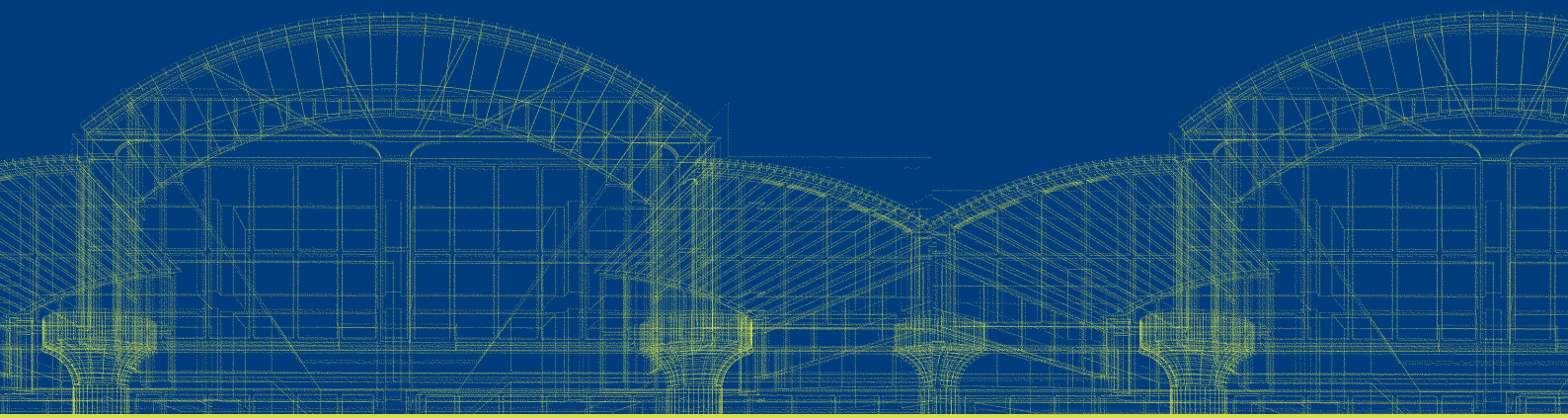
CYCLE 2014

LA VILLE DE DEMAIN POUR QUELS USAGES ?

III

INSTITUT PALLADIO

DES HAUTES ÉTUDES SUR L'IMMOBILIER ET LA CITÉ



ACTES DE L'INSTITUT PALLADIO

CYCLE 2014
LA VILLE DE DEMAIN POUR QUELS USAGES ?

La collection des «Actes de l'Institut Palladio®» est une base documentaire qui restitue les travaux des cycles annuels.
Elle est accessible à tous les acteurs de l'industrie immobilière et de la construction de la ville – élus, dirigeants, chercheurs, membres d'associations, médias – pour accompagner leur prise de décision.
Ces Actes contribuent à l'émergence de nouvelles méthodes pour coproduire la ville et investir au regard des enjeux socio-économiques.

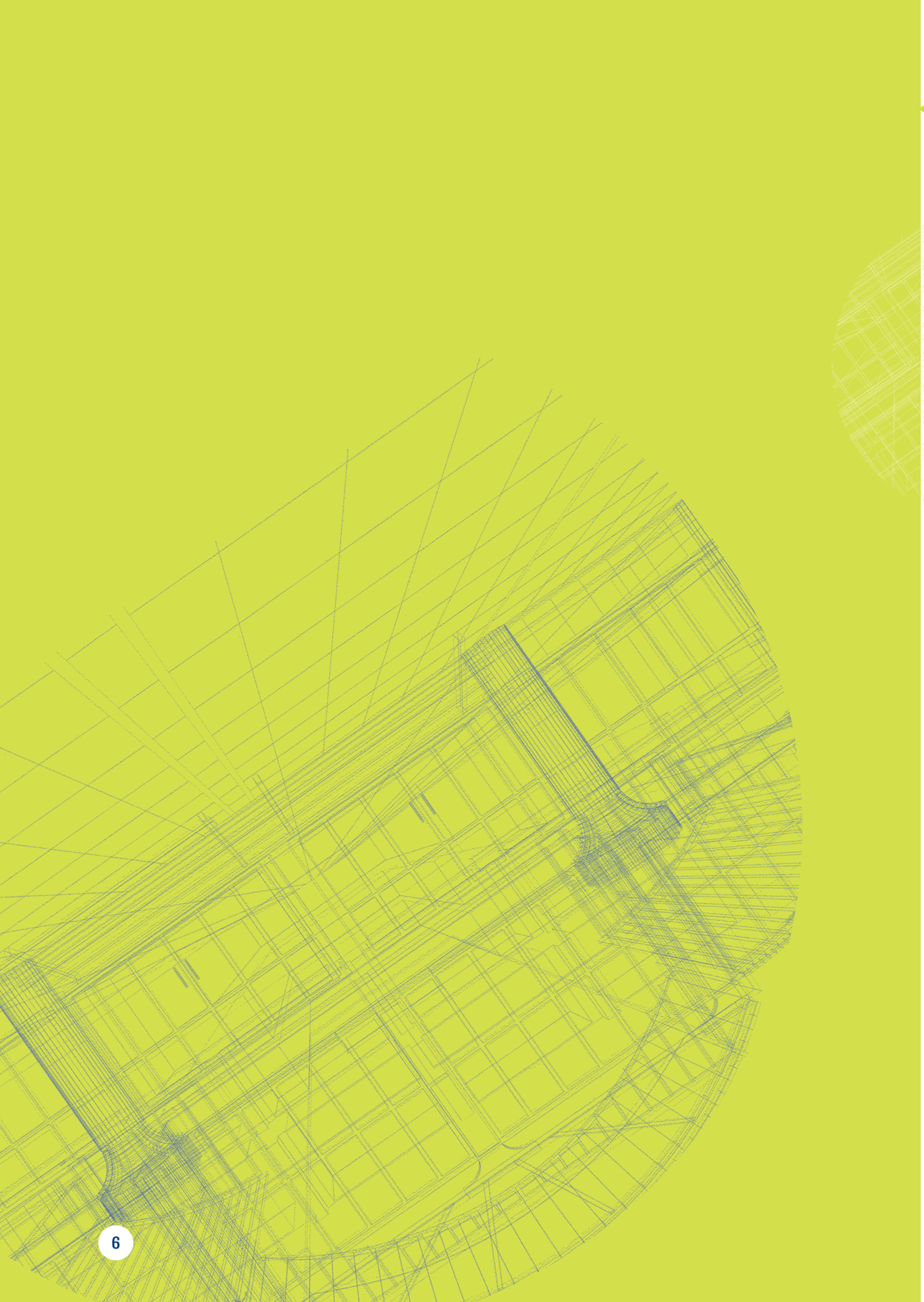
SOMMAIRE

Avant-propos p6
Jean-Louis Borloo, ancien ministre et ancien député du Nord, parrain du cycle 2014 de l'Institut Palladio
Bertrand de Feydeau, président de la Fondation Palladio

Ouverture du cycle p8
Cynthia Fleury, philosophe et psychanalyste

Perspectives p13
Gilbert Emont, directeur de l'Institut Palladio

Contributions p29
Auditeurs du cycle 2014 de l'Institut Palladio



AVANT-PROPOS

JEAN-LOUIS BORLOO
PARRAIN DU CYCLE 2014 DE L'INSTITUT PALLADIO

Vouloir opposer l'urbain et l'humain, c'est ne rien comprendre à la ville et il faut combattre les travers fonctionnalistes de la Charte d'Athènes qui ont contribué à séparer ce qui n'aurait jamais dû l'être.
La conséquence des erreurs faites en son nom mettra du temps à s'estomper malgré les ambitieux et coûteux programmes de rénovation qu'il a dès lors fallu mettre en œuvre.
La vision de la ville, voire son rêve, c'est d'abord une vision de géographe et une bonne compréhension du terrain. Elles doivent inspirer une gouvernance qui permette qu'elles soient partagées par le plus grand nombre, à l'instar de ce qui a été fait au sein du Grand Lyon au cours des 20 dernières années. Cela a consisté à changer du tout au tout une administration désormais appuyée sur le couple indissociable humain / urbain.
En réfléchissant sur les « usages » et en réunissant dans le débat les ingénieurs, les urbanistes, les architectes, les constructeurs et les financiers, Palladio participe à l'élaboration d'une Charte d'un nouveau mode pour le XXIe siècle débutant : celle qui privilégie la réalité socio-économique et opérationnelle d'une ville plus durable et responsable de son destin.
En mettant en perspective ses usages dans un monde en perpétuelle évolution pour en traduire les formes les plus adaptées au bien-être quotidien, nous parviendrons, collectivement, à proposer un avenir d'espoir et de confiance en cette Société des Urbains qui s'affirme chaque jour davantage sous nos yeux.

AVANT-PROPOS

BERTRAND DE FEYDEAU,
PRÉSIDENT DE LA FONDATION PALLADIO

Ce troisième numéro de la Collection des Actes de l'Institut Palladio, La Ville de demain pour quels usages ?*, restitue les réflexions et travaux des huit séminaires et des trois débats publics du cycle 2014 et illustre de façon particulièrement éclairante la méthode de travail mise en place par la Fondation Palladio.*

La Fondation Palladio est née de l'initiative d'un certain nombre d'acteurs de l'industrie immobilière et de la construction de la ville, soucieux d'intégrer dans leurs métiers les grandes évolutions de la Cité et désireux de créer un lieu pour accompagner tous ceux – étudiants, chercheurs et dirigeants – qui ont ou auront la responsabilité de concevoir, produire, détenir et gérer les espaces et lieux de vie.

Leur motivation partait d'un double constat pouvant aboutir à des situations explosives :
• Alors que la conception et la construction des ensembles urbains constituent l'un des grands enjeux du XXIe siècle,
• Les gouvernances, à la fois nationales et locales, des démocraties avancées se heurtent à la difficulté d'assumer les problématiques de long terme.

Les fondateurs de la Fondation Palladio ont très vite souhaité développer, d'une part, des outils d'accompagnement concrets indispensables à la prise de recul, la préparation des relais et l'anticipation ; d'autre part, une méthode de travail, celle des « regards croisés » et de la confrontation, entre dirigeants et experts, entre étudiants et métiers, entre doctorants et opérationnels.

*L'une des actions fortes de la Fondation a été de créer l'*Institut Palladio des Hautes Etudes sur l'Immobilier et la Cité *et d'offrir un laboratoire de réflexion pour les dirigeants et futurs dirigeants. Le fonctionnement de l'Institut Palladio repose sur la mise en œuvre de trois principes :*
• Une invitation faite aux acteurs à se mettre en situation prospective par rapport à leur propre métier.
• Une mise en œuvre systématique des regards croisés, notamment entre auditeurs lors des séminaires ou encore lors du colloque annuel avec l'intervention d'un philosophe.
• Une implication des auditeurs dans la production des Actes par la réalisation de contributions de haut niveau.

La méthode de travail de la Fondation, strictement observée par l'Institut, donne naissance à une véritable vision de la ville de demain, enracinée dans une réalité à la fois industrielle et anthropologique.

La participation active et engagée des trois premiers parrains de l'Institut Palladio, Patrick Braouezec, Gérard Collomb et Jean-Louis Borloo a donné à sa production élan et pertinence. Sous l'aiguillon d'Alain Juppé en 2015, le futur Collège d'auditeurs, emmené par Gilbert Emont, directeur de l'Institut, et son Comité de pilotage, continueront le travail entrepris, apportant une contribution renouvelée et efficace à la construction de la Cité.

C'est grâce à l'engagement des fondateurs et mécènes de la Fondation Palladio que l'Institut Palladio peut aujourd'hui exister et devenir, à terme, le laboratoire de réflexion de référence sur l'enjeu de nos métiers.

OUVERTURE DU CYCLE

CYNTHIA FLEURY,
PHILOSOPHE ET PSYCHANALYSTE

La question de la ville durable est la nouvelle question clé du politique. Elle vient se substituer à celle de l'Etat-providence, qui dominait lors des siècles précédents. La ville providentielle, la ville durable, est la ville qui saura préserver nos biens communs, un certain usage, raisonnable, des ressources naturelles, celle qui saura sécuriser notre accès à l'insubstituable. Car il existe des ressources irremplaçables qu'il nous faut préserver pour garantir la qualité de notre contrat social.

La ville durable doit donc nous préserver de cette nouvelle catégorie de risques qui portent atteinte à la possibilité d'épanouissement des populations et à ce que certains ont appelé les «capacités de résilience d'un écosystème». A la suite de La société du risque *d'Ulrich Beck, publié en 1986, Dominique Bourg parle de «dommages transcendantaux», pour désigner cette nouvelle catégorie de risques : il s'agit de préserver cette dynamique écosystémique, non appropriable, qu'il qualifie de «bien public». Il appelle également cela l'«indisponible», en opposition au réquisit de mise à disposition permanente des corps, des espaces et des hommes par le capital. Cela pose, en effet, la question de l'appartenance collective. Ce bien commun est l'indisponible par excellence et personne ne peut se l'approprier pour lui seul. Il s'agit, au fond, de défendre une notion d'accès aux ressources naturelles appartenant à la collectivité et non confiscables par autrui. Cette ville durable doit donc aussi être perçue comme l'habitat des ressources naturelles, il faudra désormais la penser en termes de «services écosystémiques».*

S'interroger sur la ville suppose également de soulever des questions de gouvernance, qui sont au cœur de la notion de développement durable, dans la mesure où nous devons lutter contre le renforcement des vulnérabilités sociales, environnementales et démocratiques qui s'entrelacent et se renforcent mutuellement.

*Cela suppose aussi de s'interroger sur le sens inaugural et régulé de l'économie, c'est-à-dire sur la notion d'*Oikos*, qui désigne l'habitat, le foyer, les siens. Dans un monde en pleine accélération, en effet, l'économie doit servir à habiter le monde et non à déposséder les individus de leur habitat.*

I. L'émergence des villes durables

Il existe de nombreux exemples de développements humains qui, à l'échelle de quartiers ou de villes, s'efforcent de respecter les principes de l'approche *One Planet Living* visant, par exemple, à réduire de deux tiers l'empreinte écologique de nos modes de vie. Tel est le cas, notamment, de *Beddington Zero Energy Development* (BedZED) près de Londres, du quartier Vauban à Fribourg, d'*Hammarby Sjöstad* à Stockholm, de Brighton, de Middlesbrough, de Barangaroo ou encore de *Mata de Sesimbra* à Lisbonne. L'exemple de Masdar, aux Emirats Arabes Unis, est plus controversé puisqu'il pose des problèmes manifestes de gouvernance démocratique, mais il a le mérite de présenter des innovations passionnantes. Le Maroc, quant à lui, semble s'être résolument engagé dans cette conversion énergétique et dans cette recherche de durabilité, avec le programme *Morocco Agency for Solar Energy* (MASEN) à Ouarzazate, le projet franco-marocain de jardins écologiques en zone aride ou encore la ville verte de Ben Guerir.

On peut se réjouir de voir que les conflits culturels s'arrêtent autour de la réconciliation environnementale et de la question : comment penser demain l'indépendance énergétique des territoires ? Derrière cette question environnementale, en effet, se profile une question de civilisation universelle qui nous rassemble : qu'allons-nous faire de cette terre et comment la rendre habitable ?

Il est frappant de constater, en effet, que tous ces projets reposent sur l'implication d'acteurs privés et de la société civile, des universitaires ou encore des Organisations non gouvernementales (ONG). Les politiques n'en ont plus l'initiative. Ils ont changé de place dans la boucle de légitimation. Le tout récent *master plan* de RIFKIN pour la région Nord-Pas de Calais en atteste, qui prévoit un budget d'1 milliard d'euros par an pour relancer la compétitivité énergétique par le biais du renouvelable et des Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) : le rôle du politique, désormais, se borne à valider les projets.

Mais être pionnier en matière de stratégie urbaine durable ce n'est pas faire table rase du passé. L'innovation passe nécessairement par la réhabilitation des aménagements existants. Les constructions neuves, en effet, représentent chaque année seulement 1 % du bâti. Construire des bâtiments neufs à Haute Qualité Environnementale (HQE) ne suffira donc pas à changer le monde : l'enjeu consiste à nous interroger sur la métamorphose de nos habitats et de nos modes de vie actuels. Il s'agit bien, certes, d'imaginer de nouveaux bâtiments à énergie positive qui permettent de faire dialoguer ensemble les structures, de leur faire échanger des données, de l'énergie et des services, mais cela reste insuffisant : il faudra mettre en place un programme de réhabilitation du parc existant.

II. Habiter le monde

D'un point de vue économique, le premier enjeu, pour l'individu, consiste à pouvoir disposer d'un *Oikos*, c'est-à-dire d'un toit, d'une maison, d'un foyer. Il n'est pas anodin, en effet, que la dernière crise globale soit partie du phénomène inverse que sont les *subprimes*, qui ont conduit, précisément, à déloger les individus, à en faire des errants, des nomades sans culture.

1. Habiter, coopérer

Habiter le monde du XXIe siècle est la question la plus essentielle qui, hélas, tend à devenir la plus improbable. Chacun s'efforce de faire oublier ces modes d'habitat déstabilisés, si ce n'est détruits, dont la faillite de Détroit, où les villes fantômes irradiées par le nucléaire sont des exemples parmi tant d'autres. A Fukushima, notamment, les gens reviennent peu à peu cultiver leur jardin, au fur et à mesure que les autorisations leur sont accordées. Ainsi, peu à peu, la résistance s'organise. La revue *Multitudes* y consacrait dernièrement un numéro intitulé «Les Territoires et les communautés apprenantes» dans lequel Thanh Nghiem faisait partager son expertise, immense, des nouveaux modes d'apprentissage, de diffusion scientifique et comportementale. La révolution culturelle du politique est en marche et elle est indissociable de cette ville durable dont les élus n'ont pas le monopole.

Ces nouvelles villes durables, qui sont des villes prototypes, ne sont en rien des villes hors-sol, bien au contraire : elles s'ancrent le plus souvent dans une culture locale qui a connu la détresse et le sentiment d'abandon. Loos-en-Gohelle, commune du Pas de Calais, est un exemple typique de cette renaissance. Cet ancien bourg rural était l'un des plus gros sites de production minière. En 1950, son bassin minier fournissait plus de 50 % de la production française de charbon. Depuis 1986, et la fermeture des derniers puits en activités, c'était un territoire sinistré. Loos-en-Gohelle est l'une des communes qui se sont le plus engagées dans cette reconquête de l'industrie par la mise en patrimoine : le principal site minier de la commune, le carreau de fosse du 11/19, fait désormais le lien entre les quartiers, tant par ses cheminements piétons, pensés comme des corridors écologiques, que par les différentes éco-constructions expérimentées à proximité. En s'investissant dans l'écologie verte, cette ville tend, petit à petit, vers l'autosuffisance énergétique et redonne aux habitants un sentiment d'appartenance et d'identité culturelle. La transition est d'autant plus spectaculaire qu'il s'agit de passer d'une ville symbole du développement prédateur à la ville exemplaire du développement durable.

2. La puissance de la multitude

Derrière ces modèles coopératifs se trouve un phénomène encore peu documenté et surtout très antinomique de l'esprit français et même de l'esprit démocratique en règle générale, malgré ce qu'il affiche : la puissance de la multitude. Le tropisme français, en effet, est plutôt un tropisme de

Cynthia Fleury

représentation, car même les grands défenseurs du Peuple se méfient toujours de ce dernier. Mais la puissance de la multitude représente aujourd'hui l'externalité positive la plus importante pour toute organisation. Cette ville durable, en effet, est inséparable du phénomène d'*open source* ou d'*open hardware* qui colonise le Web et permet à l'individu de gagner en autonomie, depuis la construction de sa maison ou la réparation de sa voiture jusqu'à l'installation d'équipements écologiques. A Rio, par exemple, des associations ont créé un petit laboratoire d'expérimentation des modes de vie émergents avec les habitants des favelas : c'est une façon, pour l'éternelle classe des travailleurs, de reprendre la main sur les moyens de production, du moins de rendre leur propriété moins linéaire.

Nous avons trop souvent, ces dernières années, cherché à opposer contrat social et questions environnementales : la ville durable les réunit puisque tout contrat social est résolument impossible hors d'un environnement dans lequel les services écosystémiques – les services de la nature rendue à l'homme – sont préservés et perpétués. Le philosophe Aldo Léopold faisait remarquer que la définition de la communauté politique est extensible. Elle s'étend, en effet, au sol, aux rivières, à l'humain et au non-humain, aux vivants et aux morts ; elle est un espace-temps par-delà les frontières classiques. Une communauté, une cité, est un voyage dans le temps à elle seule et, bien évidemment, elle est la prise de conscience de processus d'intersubjectivité et surtout de processus de sociabilité particulièrement complexes. Comme l'écrit Philippe Descola dans *Par-delà nature et culture*, le référent commun aux entités qui habitent le monde n'est pas l'homme en tant qu'espèce mais l'humanité en tant que condition. L'humanité, en effet, ne se résume pas à l'homme et il faut bien toute la beauté, toute la résilience écosystémique, toute l'ingénierie du vivant, humain ou non-humain, pour façonner cette humanité, cette nature humaine, cette nature qui permet de donner naissance à l'homme et au meilleur de lui-même, à savoir son éthique.

La ville est donc sécurisation de l'accès aux communs. C'est une idée vieille comme le monde. On renvoie toujours dos à dos la question sociale et la question environnementale alors qu'en réalité, écologie et socialisme – non au sens partisan du terme mais au sens large de « faire société » – vont de pair. D'ailleurs, il n'est sans doute pas inutile de faire remarquer ici que le terme « métabolisme », que l'on entend souvent à la fondation Palladio, est un terme marxiste. Dans le Livre I du *Capital*, Karl Marx explique, en effet, que l'homme et la terre constituent, ensemble, un métabolisme mis à mal par le capitalisme : en réduisant la terre au statut de marchandise négociable, ce dernier détraque le processus de régulation de ce métabolisme.

Jean Jaures, dont nous fêtons cette année le centenaire, a défini en ces termes les droits des générations futures au partage équitable des biens communs : l'enjeu, selon lui, *« est d'assurer aux enfants un droit préalable de copropriété qui fait d'eux, même si la famille immédiate se brise ou les abandonne, des membres de la famille humaine. […] Les moyens de production et de richesse accumulés par l'humanité doivent être à la disposition de toutes les activités humaines et les affranchir. […] Tout homme a dès maintenant un droit sur les moyens de développement qu'a créés l'humanité. Ce n'est donc pas une personne humaine, toute débile et toute nue, exposée à toutes les oppressions et à toutes les exploitations, qui vient au monde. C'est une personne investie d'un droit, et qui peut revendiquer, pour son entier développement, le libre usage des moyens de travail accumulés par l'effort humain. Tout individu a droit à l'entière croissance. »* Et l'entière croissance est liée à cette entière copropriété du sol, au sens large du terme. *« Il a donc le droit d'exiger de l'humanité tout ce qui peut seconder son effort. »* En somme, l'histoire devrait être la valeur ajoutée de la civilisation, s'assimilant alors au droit et à la justice. L'effort de persévérer dans son être s'agrandit de l'effort solidaire de tous. *« Le socialisme est l'individualisme logique et complet. Il continue, en l'agrandissant, l'individualisme révolutionnaire. »*

III. Vers un nouveau pacte social

1. La gouvernance 2.0

L'Etat, et ses institutions, n'ont plus, désormais, le monopole de la formulation du contrat social et, hélas, encore moins de sa protection. Ce sont aujourd'hui d'autres acteurs qui assurent la défense du patrimoine démocratique. De plus en plus d'outils citoyens de régulation démocratique font, en effet, leur apparition, tels que les Economistes atterrés, le mégawat, le club de Budapest, le Pacte civique ou autres. Tous mettent à disposition des citoyens de l'*open data*, proposent des contre-projets législatifs, diffusent ou organisent des formations citoyennes. Peut-être les retrouverons-nous demain à certaines élections municipales ou européennes. Et sans doute des architectes, des urbanistes viendront-ils, demain, défendre un projet de ville durable au sens d'un grand projet politique essentiel.

Les hommes politiques ne sont plus à l'initiative de la protection du contrat social mais ils suivront. Dans la boucle de légitimation, leur rôle consiste désormais à valider les expérimentations et à permettre leur généralisation. Si l'Etat-Providence, dans sa version plus paternaliste, a disparu, il se joue aujourd'hui quelque chose d'inédit dans la possibilité d'accéder à des ressources assurantielles et existentielles d'un nouveau genre : à tout cet *open data* consacré à la vie démocratique. Il ne s'agit nullement ici de faire un plaidoyer technique vantant l'utopie d'Internet, mais de comprendre quels enjeux de protection, d'autonomisation et de renforcement capacitaire de l'individu se cachent derrière ces outils. Il s'agit là d'un bien commun inestimable et il faudra se battre pour faire en sorte qu'il reste le moins privatisé possible, quitte à « hacker » la providence puisque l'Etat ne répond plus.

Ce questionnement sur les nouvelles formes de gouvernance et de souveraineté du peuple renvoie, bien évidemment, aux nouvelles formes de légitimité, de représentation et d'intérêt général, qui sont des formes plus rhizomiques de l'institution. Traditionnellement, une institution est à la fois un lieu, une fonction, une condition de possibilité. Mais c'est d'abord une exigence, un devoir, une autorité, au sens étymologique de *augere*, qui signifie accroître, développer. Or il n'est pas nécessaire de disposer d'un ancrage topographique pour cela. Aujourd'hui les *creative commons*, l'*open data*, les *science commons*, les fondations, tout ce bien commun en partage, sont une institution d'un nouveau genre à défendre.

Une institution, au fond, n'est rien d'autre que la promesse de droits réellement capacitaires pour les individus. Un Etat centralisé en est une, mais le droit d'expérimentation devient aujourd'hui une modalité de cette institution, qu'il s'agit de faire vivre au quotidien. Sans ce droit d'expérimentation des différents acteurs privés ou publics, des différentes territorialités, en effet, celle-ci serait tout simplement un corps mort et dépourvu de toute légitimité. Car le temps n'est plus à l'évidence de l'autorité de l'institution. Aujourd'hui l'autorité nécessite des tests de crédibilité, d'efficacité, de responsabilité, d'inventivité, d'adéquation et d'adaptation aux nouvelles demandes des citoyens.

Au niveau de l'Etat ou de quelque autre organisation, la souveraineté moderne n'est plus unilatérale mais latérale. La citoyenneté et la société civile sont devenues des lieux de l'innovation sociale, d'exercice de la démocratie et d'expertise pertinents. La société civile est désormais en capacité d'éduquer l'Etat. Nous tous, citoyens, acteurs publics et privés, avons une dimension publique de nous-mêmes et le devoir d'éduquer l'Etat, c'est-à-dire de le rendre plus capacitaire pour les individus. Le temps n'est plus à la bureaucratie d'Etat, où il s'agissait de se dépersonnaliser pour assurer la performance du service public. Il faut au contraire affirmer le caractère irremplaçable des acteurs, des hommes, des collectivités, des différents agents pour faire vivre l'institution et éviter qu'elle ne devienne mortifère en se réduisant à un simple lieu de rationalisation évaluatrice.

Que les sociétés apprécient de manière très différenciée l'économie positive, le développement durable, la transition écologique, les normes HQE et sociales, cela n'a rien de surprenant. En revanche que cela serve d'alibi aux sociétés démocratiques occidentales pour ne pas être pionnières dans la réinvention, dans la régulation sociale et environnementale de l'économie, cela est très dommageable, car il s'agit d'un puissant levier de sortie de crise et surtout d'un levier permettant de purger le ressentiment des citoyens. Ne pas s'en inspirer pour conduire de nouvelles politiques publiques ne ferait que provoquer davantage de déflagrations sociales.

2. La ville, lieu d'invention du politique

La réflexion sur la ville a longtemps été formatée par la Charte d'Athènes, rédigée en 1933 sous le patronage de Le Corbusier, qui était un magnifique exercice théorique vantant les mérites de la spécialisation des espaces, de la ville fonctionnelle et rationalisée à l'extrême dans laquelle le travail, les loisirs et la résidence étaient clairement séparés. Ce mouvement a longtemps fait l'objet de contestations, jusqu'à la Charte d'Aalborg qui, en 1994, en prend l'exact contre-pied. Centrée sur la question environnementale, celle-ci vise au contraire à faire en sorte que la ville ne soit pas conçue comme un dispositif de dégradation environnementale mais comme un outil de durabilité. Il est dès lors question de « justice environnementale » et de « politiques de prévention d'intoxication des écosystèmes ». Il s'agit là d'une prise de conscience radicale dans l'univers architectural.

De fait, les manières locales de s'approprier une *SmartGrid City*, de penser la qualité de vie, consistent précisément à remettre en cause la spécialisation existante des espaces publics, qui est une aberration. Par définition, en effet, un espace public ne doit pas être spécialisé : il s'agit d'un espace capacitaire, dans lequel on invente la relation aux politiques et aux autres. Or cette relation ne doit pas être prédéterminée. Un espace public est transcendantal mais il doit pouvoir être contourné, réinventé. Une ville se construit toujours sur du matériel et sur de l'immatériel, c'est-à-dire selon une manière de vivre librement ce matériel. La ville est le premier grand test pour vérifier ce qu'est une citoyenneté capacitaire. Il faut interroger l'environnement du citoyen et voir au cas par cas si la ville permet bien d'accompagner cette autonomisation.

On oublie trop souvent, en effet, que la ville est *Urbs* – disposition matérielle – et *Civitas*, c'est-à-dire imagination, appropriation de l'espace. Le premier critère de l'espace public est donc un critère dynamique, un critère d'évolution et de possibilité de dissidence, parce qu'il n'y a pas d'appropriation sans dissidence. La fonctionnalité, aujourd'hui, asphyxie la ville et la tue, en entravant la bonne synergie des acteurs. Car les hommes ne sont pas eux-mêmes scindés ; ils ont plusieurs destins qui cohabitent : un destin de citoyen, un destin de consommateur ou encore un destin de travailleur. Or lorsqu'ils sont scindés, ces destins entrent fatalement en concurrence. Il faut donc pouvoir penser la réciprocité des acteurs publics ainsi qu'une nouvelle définition de la responsabilité et de la propriété. C'est d'ailleurs pourquoi cette réflexion sur le dépassement de la ville fonctionnelle ne doit pas rester l'apanage des architectes : elle est l'affaire de tous les citoyens.

Bien sûr, le phénomène de polarisation s'est renforcé. La métropolisation renforce les inégalités entre la ville polarisante et les villes moyennes. Il s'agit là d'un phénomène extrêmement complexe à appréhender. Les villes représentent à elles seules 40 % du PIB (produit intérieur brut) mondial ; elles en représenteront 60 % en 2025. Nul ne sait comment contourner l'attractivité de la ville monde pour éviter cette

OUVERTURE DU CYCLE

Cynthia Fleury

désertification de ses alentours. Elle entraîne aujourd'hui un clivage entre les ruraux, les citadins, les périurbains, les urbains, alors même que nous sommes tous, du fait de la dématérialisation des frontières de la ville, dans cette conscience urbaine du monde : la ville ne se fabrique pas seulement à l'intérieur de la ville.

Cela renvoie à la distinction entre la conception aristotélicienne du lieu, le *topos*, limite immédiate d'un corps, et sa conception platonicienne, la *chôra*, qui désigne le lieu vide et préalable, la trace parfois du chaos, et qui est une définition relationnelle du lieu. Hors de l'identité, le lieu se définit par son contenu et inversement. Cela renvoie à la notion d'intervalle, de campagne aussi. Le *topos* désigne le lieu cartographique, la *chôra* le lieu existentiel, disait Augustin Berque : dans la *chôra*, l'être humain et son milieu s'engendrent et se façonnent l'un l'autre en un mouvement incessant. La *chôra* est à la fois empreinte et matrice : elle accueille, elle engendre, elle est un lieu dynamique, à partir de quoi il advient quelque chose de différent et non pas un lieu qui enferme la chose dans l'identité de son être.

Cela ne signifie pas pour autant que le *topos*, le lieu cartographique, soit une notion à balayer. Disons simplement que, dans la réalité de l'œcoumène, tout lieu tient à la fois du *topos* et de la *chôra*. Il est possible de provoquer d'autres types de rythmes, de créer du disruptif, en inventant une contre-culture de la ville à l'intérieur même des villes, en inventant des villes qui essaient d'inventer d'autres manières de vivre la ville sans la vampiriser et sans vampiriser ce qui l'entoure, comme ces villes qui ont recours à de nouveaux modes de gestion tels que le troc pour les déchets ou des monnaies complémentaires.

A New York, par exemple, le terme « High Line » désignait encore, il y a quelque temps, une ancienne voie de chemin de fer aérienne construite en 1929 pour acheminer les marchandises du port jusqu'aux entrepôts situés une vingtaine de blocs plus loin. Laissée à l'abandon à partir des années 1980, elle devait être démolie à la suite d'une décision de la mairie de New York mais c'était sans compter sur une autre conception de l'intérêt public, qui était incarnée cette fois-ci non par l'institutionnel en chef mais par la mobilisation des habitants du quartier. Réunis au sein d'une association, les « Amis de la High Line », ils ont combattu avec succès cette décision municipale et proposé un projet alternatif : la nouvelle « High Line » est désormais ouverte au public et placée sous l'autorité de la juridiction des parcs et jardins municipaux. Sa réhabilitation s'est faite en grande partie grâce au concours de nombreux dons privés. Les bâtiments quasi désaffectés qui la bordaient autrefois accueillent à présent des galeries de peinture, des boutiques de mode et des restaurants. Les habitants se sont ainsi appropriés cette part de leur passé et cette vision commune de leur avenir. La société civile n'a pas voulu que la « High Line » disparaisse car c'était une part de son identité culturelle. Dans ce lieu, s'est ainsi inventée une relation à la ville et à l'habitat.

Comme la République est en défaillance, ce ne sont plus les politiques qui la portent mais les urbanistes, les chercheurs, les professionnels du bâtiment. Et s'il y a un endroit où le principe républicain doit prévaloir, c'est dans cette conscience et dans l'inspiration de tous ces acteurs. Il faut concurrencer les agendas parlementaires, s'inviter dans les débats en proposant des projets de loi plus expertisés et plus radicaux dans les changements qu'ils proposent. De plus en plus de collectifs citoyens produisent ce travail para-parlementaire, la Fondation Palladio en est un.

LES ACTES

PERSPECTIVES

PERSPECTIVES
LA VILLE DE DEMAIN POUR QUELS USAGES ?

GILBERT EMONT,
DIRECTEUR DE L'INSTITUT PALLADIO

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

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 neuf milliards d'humains, appuyée sur une croissance intégralement localisée en milieu urbain, est le choc majeur du siècle qui s'ouvre. Avec Michel Lussault[1], on ne peut que considérer cet état des choses comme la dimension première de toutes les évolutions à venir et, avec Jean Viard[2], 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.

Mais très vite on s'aperçoit qu'il faut se méfier des statistiques, voire des mots eux-mêmes : l'homme des villes, le citadin 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 ?

Mais 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 citadins 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.

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.

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.

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 50 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 minoritaire 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.

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.

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

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

Gilbert Emont

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.

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.

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 Haussmann 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.

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 maitrisée dans ses composantes tant quantitatives que qualitatives, fait peser de lourdes inquiétudes aujourd'hui et pour l'avenir.

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'éludons 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 rentre 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.

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 puisqu'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.

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. 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 elle-même la définition[3].

De l'étalement urbain à la ville éparpillée

Cet *éparpillement* urbain peut laisser entendre une organisation du territoire urbain où les espace 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.

L'espace qui les relie ne peut être désincarné et les voies de la mobilité et de la desserte se résumer 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 Ducret[4]. 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.

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

[3] *Ensemble de communes dont, quotidiennement, plus de 40 % de la population échange avec l'agglomération urbaine principale.*

[4] *Président de CDC Climat.*

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.

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 AMAP[5]), pourraient déboucher sur l'exploitation de circuits courts et constituer une part importante des consommations principales au sein d'aires urbaines convenablement définies et gérées.

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.

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 :

• 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.

• Ensuite, parce que l'enjeu de la Société des Urbains et des territoires qui les accueilleront c'est *l'efficience* 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.

• 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.

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 Donzelot[6] 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 !

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 XIXe 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 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 PLU[7] ou des CDT[8]. 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.

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.

[5] *Association pour un Maintien d'une Agriculture Paysanne.*

[6] *Maître de conférences en sociologie politique, conseiller scientifique au PUCA.*

[7] *Plan Local d'Urbanisme.*

[8] *Contrat de Développement Territorial.*

Gilbert Emont

• 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 séquencement 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).

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 Madry[9], 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 résidants et une logistique maîtrisée, le rendent désirable et multi-attractif.

Dans cette concurrence acharnée que se livrent les entreprises de la distribution, les Centres anciens ne sont pas les moins armés 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 m² 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.

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 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.

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.

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'Etat, 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 Veltz[10], on ne peut que constater l'émergence d'une « Economie de la Connaissance » et, dans l'échange et la prolifération constructive du savoir, d'une « Economie 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.

C'est cette activité-là que la Société des Urbains doit intégrer dans 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.

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.

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.

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.

[9] *Directeur de l'Institut pour la ville et le commerce*

[10] *Président-directeur général de l'Etablissement Public Paris-Saclay.*

Gilbert Emont

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.

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 Béchade[11], 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.

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 QCA[12], 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.

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 Coloos[13] 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 BIM[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.

Paris et l'oasis française...

Et 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 Etat 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 efficience 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.

Mais les scenarii de la DATAR[15], 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 Davezies[16] 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 développement, mais débat pour obtenir la meilleure efficience de la métropole France et tirer de cette réussite un peu plus de performance pour chaque économie locale.

Et l'on peut voir avec Martin Vanier[17], 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 pointera 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 administrativo-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.

Des territoires au mille-feuille administratif : le malentendu

Mais 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 administrative et construite sur un carroyage d'un autre temps technologique.

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.

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 Nouel[18], 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 Ile-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 de la ville selon les

[11] *Professeur des Universités et directeur de l'ICH.*

[12] *Quartier Central des Affaires.*

[13] *Directeur aux affaires économiques, financières et internationales de la FFB.*

[14] *Building Information Model ou Bâti et Informations Modélisés.*

[15] *Délégation interministérielle à l'Aménagement du Territoire et à l'Attractivité Régionale.*

[16] *Economiste, professeur au CNAM, titulaire de la Chaire « Economie et développement des territoires ».*

[17] *Géographe, professeur à l'Institut de géographie alpine de l'Université Joseph Fourier – Grenoble I.*

[18] *Avocat associé au sein du cabinet Gide Loyrette Nouel.*

populations qui finalement y résideront, 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.

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'Etat 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'efficience 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.

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 EPCI[19] 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 Dumont[20]. 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.

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 12 métropoles et de leur *hinterland* réel vers des régions enfin signifiantes, 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 ?).

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 Braouezec[21] 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 Ile-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.

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 Bachelay[22] 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 Jarry[23] 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 !

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 équilibrage 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).

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 infrafrancilienne 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.

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'équilibrage 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 ». 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 XVIIIe 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.

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

[19] *Etablissement Public de Coopération Intercommunale.*

[20] *Géographe, économiste, démographe, recteur, professeur à l'Université Paris IV Sorbonne.*

[21] *Président de Plaine Commune.*

[22] *Député des Hauts de Seine et membre de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.*

[23] *Maire de Nanterre et Président du Conseil d'Administration de l'EPADESA.*

Gilbert Emont

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 Maugard[24] 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.

Ces formes d'appropriation responsable des thèmes du quotidien 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 Jullien[25] 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'Etat 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.

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 Lépine[26], 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 XXe 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.

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).

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 développement, 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 intermédiés, dans un contexte de demande toujours vive appuyée sur une démographie dynamique.

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 donnes de la socio-économie. 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 ils 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.

Une interrogation enfin concerne le rôle de l'architecte. Philippe Chiambaretta[27] 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.

Pour poursuivre le débat...

Il convient, comme nous l'avons fait pour les Actes précédents[28] de l'Institut Palladio, de clore ce voyage exploratoire dans la Société des Urbains en 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 poly-services).

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.

[24] *Président de Qualibat.*

[25] *Philosophe et psychanalyste.*

[26] *Président du directoire du Groupe La Française.*

[27] *Architecte, agence PCA.*

[28] *La Ville de demain pour quels habitants ? (2013) et La Ville de demain pour quels territoires ? (2012).*

PERSPECTIVES

Gilbert Emont

• 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 efficience 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. 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 forgent l'identification citoyenne et l'efficience économique, par la mise en exergue et la gestion de préoccupations et d'enjeux partagés à un niveau d'appropriation inframétropolitain.

• Enfin, dans cette société à la diversité grandissante et aux intérêts contradictoires, mais au même destin collectif, 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.

LES ACTES

CONTRIBUTIONS DES AUDITEURS

Outre leur disponibilité et leur présence tout au long du cycle, les auditeurs sont amenés à contribuer à la réflexion de l'année, d'une part en interagissant avec les conférenciers et en apportant ainsi leurs regards de praticiens; d'autre part en s'associant à un groupe de travail sur l'un des thèmes traités. Ces contributions vous sont présentées ici.

Atouts et handicaps objectifs géographiques et géohistoriques
Rouen : la plus peuplée et la seule doublement portuaire
Reims : une notoriété exceptionnelle dans un excellent réseau de transport
Orléans : une localisation historique aux avantages contemporains limités
Amiens : doublement excentrée
evian

PROGRAMMATION CYCLE 2014

Parrain : Jean-Louis Borloo, ancien ministre et ancien député du Nord

LA VILLE DE DEMAIN POUR QUELS USAGES ?

La société des urbains : à quels usages doit répondre la ville de demain ? Pour quelles activités humaines ?

Quelles fonctions s'y maintiendront au côté de l'habitat et de l'action publique nécessaire à l'exercice de la citoyenneté ? Quelle sera l'organisation du commerce dans le cadre de la dématérialisation des échanges et comment se combineront dans l'espace la logistique de stockage, les supports de l'e-commerce et la desserte du dernier kilomètre dans les centres urbains traditionnels et préservés ?

Plus généralement, quels types d'espaces tertiaires la ville durable implique-t-elle à l'avenir ? Existe-t-il une place pour une industrie urbano-compatible ? Quelles interrogations l'allongement de la durée de la vie et ses conséquences en matière de temps libre et de diversification des activités de l'urbain du XXIe siècle posent-elles à la ville de demain ?

SÉMINAIRES

PÉRIODICITÉ : 8 séminaires
de janvier à juillet 2014
FORMAT :
Vendredi soir (17h à 22h) : conférence-débat, dîner-débat.
Samedi matin (9h à 12h) : travail de groupe, conférence-débat.
LIEU : La Française, membre fondateur de la Fondation Palladio, 173 bd Haussmann, Paris 8e

DÉBATS PUBLICS

PÉRIODICITÉ : 3 débats
janvier, mai et octobre 2014
FORMAT : Conférence-débat (19h à 21h)
LIEU : Cité de l'architecture & du patrimoine - Auditorium, 7 avenue Albert de Mun, Paris 16e

COLLOQUES

PÉRIODICITÉ : 2 colloques
novembre 2013 et 2014
FORMAT : Restitution des cycles 2013 et 2014, passage de témoin entre parrains, ouverture des cycles 2014 et 2015 (9h à 13h)
LIEU : Collège des Bernardins, 20 rue de Poissy, Paris 5e

COLLOQUE D'OUVERTURE
26 NOVEMBRE 2013

SÉMINAIRE 1
17 – 18 JANVIER 2014

Croissance urbaine et allongement de la durée de la vie : une révolution en marche

- **Gérard-François Dumont,** *géographe, économiste, démographe, recteur, professeur à l'Université Paris IV Sorbonne*
- **Jean Viard**, *sociologue, directeur de recherches CNRS au CEVIPOF*

Michel Serres a acté le décès du Néolithique. Le monde rural devenu ultra-minoritaire cède la place à la nouvelle civilisation urbaine, à l'émergence de mégalopoles et à une hiérarchisation des espaces à la dimension de grandes régions. Mais ce phénomène tient plus à l'allongement de la vie et cela engendre des conséquences majeures.

DÉBAT PUBLIC N°1
29 JANVIER 2014

Les Temps de la Ville – entre investissement, production et consensus social

- **Guillaume Poitrinal,** *président de Woodeum et Compagnie*
- **Christian Vigouroux,** *président de la section du rapport et des études du Conseil d'Etat*

Le territoire urbain de demain devra répondre à des demandes nombreuses et diversifiées. Dans le respect des intérêts individuels et de l'Etat de droit, les projets immobiliers majeurs pourront-ils s'y développer à un rythme cohérent avec le temps de retour qu'exigent à la fois l'investisseur et l'entrepreneur ? Le temps de l'investissement, le temps de la production et le temps du consensus social sont-ils toujours compatibles ?

SÉMINAIRE 2
7 – 8 FÉVRIER 2014

Développement durable et urbanisation accélérée : quelles contradictions ?

- **Alain Maugard,** *président de Qualibat*
- **Pierre Ducret,** *président de CDC Climat*

L'organisation spatiale de la société des urbains s'appuie fortement sur les grandes métropoles fruits de contacts privilégiés avec l'économie concurrentielle mondialisée. La nouvelle civilisation urbaine tend à s'organiser en de vastes territoires qui développent les relations nécessaires à leur prospérité. Dans un système où la gestion optimisée de la ressource s'impose, où les nouvelles technologies se développent, la notion traditionnelle d'espace-temps est mise à mal. Le progrès humain peut-il y trouver sa nouvelle définition ?

SÉMINAIRE 3
7 – 8 MARS 2014

Economie résidentielle et aménagement du territoire : quels enjeux ?

- **Laurent Davezies,** *économiste, professeur au CNAM, titulaire de la Chaire « Economie et développement des territoires »*
- **Pascal Dibie**, *ethnologue, professeur à l'Université Paris VII*
- **Martin Vanier,** *géographe, professeur à l'Institut de géographie alpine de l'Université Joseph Fourier – Grenoble I*

Projeter la ville dans les grands mouvements qui affectent la société des urbains, c'est confronter des évolutions globales à un état d'inégalité inhérent au départ à chacun des territoires. Une politique d'aménagement nationale, appuyée sur un souci de solidarité sociale, doit-elle et peut-elle corriger cet état de fait ?

SÉMINAIRE 4
21 – 22 MARS 2014

Gestion des flux, échanges commerciaux et services publics : quelle nouvelle réalité ?

- **Michel Savy,** *professeur à l'Université Paris Est et directeur de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe*
- **Jean-Baptiste Pugnat,** *responsable d'opérations de Centre-Ville en Mouvement*
- **Pascal Madry,** *directeur de l'Institut pour la ville et le commerce*

L'accélération de la croissance urbaine, c'est aussi celle des échanges matériels et immatériels. La gestion des flux prend, dès lors, une importance primordiale entre acheminement et distribution, en particulier dans les centres anciens traditionnels. Quels défis nouveaux cela pose-t-il au commerce privé et aux différents types de services publics ? Quel immobilier pour en assurer convenablement l'exploitation ?

SÉMINAIRE 5
4 – 5 AVRIL 2014

L'activité dans la ville : quels enjeux pour le tertiaire et l'industrie ?

- **Christian Cléret,** *président de l'Association des Directeurs Immobiliers*
- **Alain Béchade,** *professeur des Universités et directeur de l'ICH*
- **Bernard Coloos,** *directeur aux affaires économiques, financières et internationales de la FFB*

Dans ces territoires marqués à la fois par la densification et le souci d'un développement propre, les bâtisseurs et entrepreneurs sont confrontés à de nouveaux défis techniques et à la maîtrise de leurs coûts. Quelles pistes pour faciliter leur adaptation et l'usage de leur immobilier à des fins multiples (chronotopie) ? Quelles industries resteront urbano-compatibles ?

SÉMINAIRE 6
16 –17 MAI 2014

Gouvernance et nouvelles formes démocratiques

- **Alexis Bachelay**, *député des Hauts de Seine et membre de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire*
- **Vincent Renard,** *directeur de recherche au CNRS, conseiller à la direction de l'IDDRI*
- **Michel Lussault,** *géographe, professeur à l'ENS Lyon, président du PRES de Lyon*

Nos civilisations avancées ont développé une démocratie dans tous les secteurs de la vie quotidienne. En matière d'urbanisation, la commune et le département ont constitué longtemps la structure de base de cette démocratie. La complexité de gestion des grandes métropoles urbaines (*cf.* Grand Paris) montre les limites de ces schémas traditionnels. Quelles nouvelles formes d'association de la représentation citoyenne aux grandes décisions structurantes pour son avenir ?

DÉBAT PUBLIC N°2
21 MAI 2014

Pôle urbain francilien – la Métropole de Paris change-t-elle la donne ?

- **Pierre Veltz,** *président-directeur général de l'Etablissement Public Paris-Saclay*
- **Patrick Jarry,** *maire de Nanterre, président du Conseil d'Administration de l'EPADESA*

Les métropoles constituent les chaînons principaux de l'organisation urbaine future grâce à la densité des échanges qu'elles favorisent. Au sein de l'économie mondialisée, elles déterminent les échanges au plus haut niveau de savoir et de technologie : Paris est appelée à en faire partie. L'acte fondateur de la Métropole du Grand Paris interroge pourtant sur la pertinence du territoire qu'elle recouvre.

SÉMINAIRE 7
13 – 14 JUIN 2014

L'immobilier au cœur de ces transformations : quel financement, quelle régulation et quelle forme urbaine ?

- **Philippe Chiambaretta,** *architecte, agence PCA*
- **Xavier Lépine**, *président du directoire du Groupe La Française*
- **Frédéric Nouel,** *avocat associé au sein du cabinet Gide Loyrette Nouel*

Les incidences de toutes ces évolutions sur la forme que prendra la ville de demain sont bien sûr très nombreuses. De même, la gestion des intérêts contradictoires exige des mécanismes de régulation renouvelés et proactifs. Comment les urbanistes et leurs conseils juridiques les intègrent-ils dans leurs réflexions et comment se traduisent-ils dans la forme urbaine qui en découle ?

Les nombreuses contingences financières impliquent également la mise en place de nouvelles formes de partenariat entre secteur public, grandes entreprises et populations : quelles en sont les lignes de force ?

SÉMINAIRE 8
4 – 5 JUILLET 2014

Synthèse

- **Gilbert Emont**, *directeur de l'Institut Palladio*

DÉBAT PUBLIC N°3
1er OCTOBRE 2014

Troisième révolution industrielle – de la prospective au développement économique

- **Claude Lenglet,** *directeur du projet au sein du Conseil régional Nord-Pas de Calais*
- **Jean Carassus**, *professeur à l'Ecole des Ponts ParisTech*

L'ouvrage de Jeremy Rifkin *La troisième révolution industrielle* (2012) a connu un succès qui a valu à son auteur d'être consulté par de nombreuses collectivités territoriales tant en Europe qu'aux Etats-Unis. En France, la démarche engagée par la région Nord-Pas de Calais et la CCIR a débouché sur un plan de développement piloté par ces deux entités et suivi par les équipes de l'économiste américain. Une démarche modèle pour d'autres initiatives territoriales ?

COLLOQUE DE CLÔTURE
25 NOVEMBRE 2014

Auditeurs Cycle 2014

- **Victor Beth,** *responsable des opérations, GE Capital Real Estate*
- **Dimitri Boulte,** *directeur général adjoint, Société Foncière Lyonnaise*
- **Audrey Camus,** *directeur du développement, Foncière des Régions*
- **Bernard Carouge,** *directeur du développement Ile-de-France, Klépierre*
- **Marie-Hélène Contal,** *directeur adjoint Institut français d'architecture, Cité de l'architecture & du patrimoine*
- **Marie-Claude Dalibard,** *secrétaire générale, Club Ville Aménagement*
- **Anne-Michèle Donnet,** *directrice, Agence d'urbanisme Sud Bourgogne*
- **Sébastien Duprat,** *directeur délégué, Elioth – Groupe Egis*
- **Benoît Fragu,** *directeur général adjoint, BNP Paribas Immobilier – Promotion Immobilier d'entreprise*
- **Fabien Garnier,** *chargé de Mission Grand Paris, Veolia*
- **Eléonore Hauptmann,** *responsable du Pôle d'Appui Opérationnel, ANRU*
- **Jean-Frédéric Heinry,** *directeur général Altarea Cogedim Entreprise, Altarea Cogedim*
- **François Jallot,** *directeur régional Ile-de-France Est, Socotec*
- **France Jazany,** *directrice du développement, Constructa*
- **Vincent Jean-Pierre,** *directeur du développement bureaux, Unibail-Rodamco*
- **Corinne Lamarque,** *directrice de l'aménagement et du développement, AFTRP*
- **Jean-Christian Larrain,** *associé en charge du Pôle Environnement de travail et conduite du changement, Génie des Lieux*
- **Maureen Luce-Mouterde,** *gérante Direction Opérationnelle, Sagacity*
- **Jérôme Mathieu,** *directeur général, S2T*
- **Thierry Molton,** *directeur de l'Asset Management Immobilier Entreprise, La Française Real Estate Managers*
- **Bruno Monier-Vinard,** *journaliste, Le Point*
- **Vincent Moulard,** *directeur de l'Asset Management, Gecina*
- **Jean-Paul Rival,** *directeur général adjoint, Concerto European Developer – Groupe Affine*
- **Nicolas Ruggieri,** *directeur général délégué, Eurosic*
- **Marine Ulivieri,** *directeur Régional Ile-de-France, Poste Immo*
- **Laurent Vigneau,** *directeur des départements « Développement Territorial et Mobilité » et « Outremer », Artelia Ville & Transport*
- **Ba Tuoc Vo,** *architecte – directeur de projet, Enia Architectes*
- **Romain Welsch,** *directeur du développement et du marketing, BNP Paribas Real Estate Investment Management France*

SEMINAIRE N°1

Croissance urbaine et allongement de la durée de la vie : une révolution en marche

CONTRIBUTION DE :
SÉBASTIEN DUPRAT, ELÉONORE HAUPTMANN, VINCENT MOULARD, ROMAIN WELSCH

INTERVENANTS :
GÉRARD-FRANÇOIS DUMONT, JEAN VIARD

A ce jour, les plus de 65 ans représentent environ 5% de la population mondiale. En 2050, ils représenteront près de 15% de la population[1], soit un triplement en 35 ans. Cette tendance planétaire doit être analysée plus localement, car les défis ne sont pas les mêmes sur l'ensemble du globe. Longtemps considéré comme un problème de pays riche, ou des vaincus de la Seconde Guerre mondiale (Allemagne et Japon), ce phénomène touche en réalité l'ensemble des pays ayant achevé leur transition démographique. Ce phénomène de vieillissement s'est marqué en Europe au début du XXIe siècle. Il sera en fait beaucoup plus rapide dans les pays comme la Chine ou l'Inde dans la mesure où les transitions démographiques ont été plus rapides et où la politique de l'enfant unique va entraîner une situation où dans les 20 prochaines années, le nombre de plus de 65 ans va augmenter d'environ 120%[2], portant l'âge médian de la Chine au même niveau que celui de l'Europe (45 ans) quand celui de l'Afrique sub-saharienne sera de près de la moitié à 23 ans[3]. Les considérations prospectives sur la ville se clivent donc davantage entre le Nord et le Sud qu'entre l'Est et l'Ouest. Au-delà des questions de nombre pour les villes des grandes puissances actuelles ou nouvelles, le vieillissement impacte aussi la chrono-topologie et l'usage de la cité. Le temps consacré au travail est passé de 30% du temps de vie en 1900 à moins de 10% aujourd'hui. Pour son logement, un Français occupe environ 32m²/hab[4], alors que pour le travail, la surface moyenne par salarié est d'environ 13m². Le rapport de surface est sans commune mesure avec le rapport de temps d'usage. Les temps libres augmentant, on devrait voir les villes évoluer et les espaces publics abriter un nombre croissant d'usages non optimisés pour le travail mais pour les autres temps de la vie. Sur le plan financier enfin, en Europe occidentale, un pays consacre à ce jour 10% de son PIB au financement des retraites; en 2050, ce chiffre aura plus que doublé[5]. Cette fraction des richesses devra donc se trouver au détriment d'autres usages, comme celui des investissements publics.

Sur le terrain de l'actualité, on observe que le projet de 2005 de rendre accessibles en dix ans les espaces et bâtiments publics n'aura pu être mené dans les délais considérés (obligation repoussée à 2025). Aujourd'hui, on estime que moins de 15% des établissements recevant du public sont effectivement accessibles en conformité avec les normes[6], alors que les textes réglementaires de la première loi sur le sujet datent de 1975. Cependant, chaque année, environ 8 millions de personnes souffrent temporairement d'un handicap et pour 2 millions d'entre nous, ce handicap est permanent. Dans la ville de 2050, les défis du vieillissement et de l'accessibilité se rejoignent pour questionner la capacité collective (politique et financière) d'investir pour répondre à un enjeu de société significatif en nombre.

1. COMMENT LA VILLE SE DONNE-T-ELLE LES MOYENS D'OFFRIR UNE VIE DE CONFORT ET DE BIEN-ÊTRE À SES AÎNÉS ?

Créer un environnement favorable au « bien vieillir » des populations âgées non dépendantes, celles en situation de fragilité ou de perte d'autonomie fonctionnelle, est un enjeu majeur pour le devenir de la ville; il faut préserver l'accès à la ville et le bien-être dans la ville pour nos aînés. Mais ce défi d'envergure, synonyme de survie de la ville, demande une approche structurée pour organiser une offre adéquate et durable.

Compte tenu de l'allongement de la durée de vie et de la part croissante de personnes âgées dans la population, la composition démographique de la ville change et l'organisation même des villes se doit d'intégrer cette nouvelle donne et d'y apporter des solutions par une politique urbaine d'accompagnement. Travail de longue haleine et coûteux, il requiert une démarche concertée et globale mais dont l'échelle locale est celle des quartiers.

Il ne suffit pas d'adapter les infrastructures et de répondre à une offre de services vitaux, mais bien d'humaniser la vie des anciens dans la ville en repensant l'environnement de l'habitat. On ne vient plus seulement chercher du travail en ville mais on y naît et on y vieillit ! A ce sujet, les plus de 75 ans préfèrent les communautés urbaines, et les villes deviennent des lieux de vieillissement, notamment dans les lotissements pavillonnaires construits dans les années 1970-1980.

Nous constatons que la ville réunit/regroupe à présent quatre générations et il convient de s'interroger sur la cohabitation de ces populations. La ville doit s'adapter, sous l'impulsion de ses élus mais avec l'implication de toutes les générations, pour répondre aux besoins élémentaires et aux attentes des personnes âgées. La ville se doit aujourd'hui de remplir les usages de lieu de résidence, de travail, de loisirs, de déplacements, de services (commerces, santé, services publics, savoir et enseignement) et d'équipements, un lieu politique et un lieu de lien social.

Pour parvenir à intégrer le vieillissement de la population dans la politique de la ville, et c'est le plan retenu aujourd'hui, la réponse à ce défi démographique et sociétal passe par un exercice de recensement des zones favorables et de prospective de l'urbanisme de demain, puis par une adaptation ciblée de l'existant, aussi bien les espaces publics que privés, tout en stimulant l'insertion des aînés dans la vie de la ville.

Identifier les zones favorables en s'assurant de la proximité des transports et des services

L'OMS a mis en œuvre une étude (villes amies des aînés) en 2006 aux fins i) de cartographier les zones définies comme « environnement favorable au bien vieillir des populations âgées » et ii) de définir les adaptations à entreprendre dans les villes pour améliorer l'adéquation des infrastructures, des services et de l'habitat en conséquence. La première étape consiste à procéder à un audit urbain des « zones favorables » pour prioriser les interventions sur le territoire concerné :

- mobilité, déplacements, transports : ville accessible et sécurisée, voirie, transports confortables et disponibles,
- commerces, services de proximité et équipements publics (centre médical, hôpitaux, cliniques, espaces verts) : commerces proches et adaptés aux besoins,
- organisation de l'espace et du mobilier urbains et programmation : mettre en avant la mixité sociale et générationnelle, par la culture, les loisirs, la communication et l'accès à l'information.

Plutôt que de bouleverser la ville pour l'adapter aux enjeux de vieillissement de sa population, il est primordial de procéder à ce diagnostic territorial qui conduira, en partant d'une vision globale et macro, à un maillage sectoriel permettant d'identifier, dans la ville, les quartiers favorables au vieillissement (approche en entonnoir) ou centre de vie. Les villes pilotes retiennent un rayon de 200 à 300 mètres du bassin de vie. Les priorités d'action seront ainsi déterminées à partir d'un état des lieux géographique, démographique, économique, social, sanitaire et médico-social.

Les secteurs non favorables sont ceux qui n'offrent pas les commerces, les espaces verts, les divers services, tels que médicaux, et les transports nécessaires au bien-être et à l'équilibre de la population vieillissante.

Cette radiographie s'appuie sur une démarche globale et elle ne peut pas seulement se cantonner au logement, qui est le dernier maillon et doit rester un immeuble « ordinaire » pour favoriser la mixité et le lien intergénérationnel. Le territoire local, souvent à l'échelle du quartier, doit être appréhendé dans toutes les composantes de la vie des aînés, qui doit résulter du décloisonnement des secteurs de la santé, du social, des transports, du culturel.

Pour être efficace, la politique de la ville doit être concertée et construite. Il faut cibler les secteurs propices à cette mutation en douceur, qui ne doit pas être extrême pour préserver la mixité et ne pas « parquer » les aînés. La proportion des âgés dans la population doit renforcer les liens étroits entre les politiques sanitaires et sociales et l'aménagement du territoire.

Plutôt que de s'obstiner, pour des raisons parfois politiques et électorales, à maintenir une présence de personnes âgées 1) là où l'environnement ne le permet pas (tissu urbain, bâti ou topographie) ou 2) à trop grands frais, le succès de cette analyse matricielle sera assuré par une gouvernance coordonnée des élus, de l'Etat et des collectivités locales, quitte à proposer des subventions pour aider certains à déménager au-delà des frontières communales.

Ce diagnostic doit permettre d'établir les zones d'environnement géographique favorable, c'est-à-dire celles ou 1) un renouvellement urbain passant par l'évolution du parc social et privé et 2) la réalisation de programmes neufs dans les opérations d'aménagement sont possibles.

Adapter les espaces publics (politique publique locale) et les services

Si le quartier répond aux besoins en termes de transport et de services, il n'en demeure pas moins que l'aménagement de la voirie, le mobilier urbain et l'accès aux services doivent être adaptés. L'adaptation urbaine au vieillissement est aussi un additif à la dynamique sociale. L'aménagement et la qualité du territoire de vie peuvent agir en prévention des troubles liés au vieillissement.

Les passages piétons, générateurs de stress, doivent être surélevés à la hauteur des trottoirs, sécurisés et accessibles, la durée du temps réservé aux piétons pour traverser allongée, avec des feux temporisés, avec des trottoirs plus larges et non encombrés, avec des bancs et des toilettes publiques accessibles aux personnes à mobilité réduite sur le parcours vers les centres de services et avec des arrêts de bus confortables, accessibles et protégés. L'accessibilité dans les transports, en assurant la sécurité des déplacements, est primordiale. Les bus doivent être accessibles aux personnes âgées en étant plus bas ou avec un marchepied adapté et un système d'annonces sonores des arrêts. La conduite même des chauffeurs doit tenir compte de cette nouvelle donne et une formation des chauffeurs à l'accueil des passagers à mobilité réduite dont le nombre croît sans cesse doit être envisagée.

Dans la même logique, l'accès aux édifices, espaces et bâtiments publics est à repenser (salle d'attente avec places réservées, créneaux horaires aménagés, guichets accessibles facilement, signalétique, accueil) ainsi que le quota de places de stationnement réservées aux personnes à mobilité réduite. L'amélioration des espaces publics doit bénéficier aux seniors mais également rendre le territoire plus attractif pour l'ensemble des habitants et donc faciliter le développement global. Mais le renforcement des services proposés par la ville sont autant de liens lissés avec l'extérieur qui contribuent au confort des aînés et préviennent de l'isolement : portage des repas, aide ménagère et soins à domicile dans le cadre de programmes contre la faim et l'insécurité alimentaire ainsi que tous les services d'accompagnement (déclarations de revenus…).

A Salzbourg, une brochure « La découverte de Salzbourg sans barrières » répertorie les lieux touristiques accessibles aux personnes souffrant de handicap moteur. Il existe aussi un service de bus à la demande en dehors des heures de pointe. A Berlin, il est possible de planifier par ordinateur un déplacement en fonction des aménagements (ascenseurs, escalators, accessibilité aux rames) et de la voirie (trottoirs abaissés, absence de trottoirs, barres d'appui, système d'information).

Au-delà des déplacements, les effets de l'âge sont notables au niveau de la vue et de l'ouïe; pour y remédier, certaines villes proposent un système de guidage et d'orientation tactile pour les aveugles et les malvoyants, des ascenseurs, des rampes d'accès et des équipements auditifs, des sièges relais et des parcours dans la ville adaptés à ces populations.

[1] *Michel Loriaux « Vieillissement du monde et mondialisation du vieillissement », in* La population du monde, géants démographiques et défis internationaux, *Les cahiers de l'INED, N°149, 2002, p. 547-580).*

[2] *Nations Unies, « World population prospects », 2008.*

[3] *Richard Jackson, The Graying Of The Great Powers, Centre for Strategic & International Studies, 2008.*

[4] *L'Observatoire des Territoires, Datar 2013.*

[5] *Joëlle Gaymu, « Comment les personnes dépendantes seront-elles entourées en 2030 ? Projections européennes » in* Populations et société, *n°444, INED, avril 2008.*

[6] *Source : Inspection générale des affaires sociales.*

Adapter les espaces communs et privés des bâtiments d'habitation (acteurs de l'habitat)

Vivre à domicile aussi longtemps que possible est le vœu de la plupart des personnes vieillissantes et c'est aussi l'option préconisée par les médecins pour maintenir les facultés physiques et mentales. L'idée de quitter sa maison est traumatisante. Le territoire de vie de l'individu à proximité immédiate de son domicile participe au maintien de son autonomie. Mais cela passe par l'adaptation du logement.

Cette adaptation de l'habitat ne peut être menée de manière désordonnée, au risque d'être inutile voire contre-productive, mais doit s'inscrire dans l'analyse globale qui a été faite précédemment quant à l'intégration du logement dans un environnement favorable en termes de transport et de services. Ainsi, ces logements devraient être contingentés, pour éviter une quelconque concentration, et réservés aux personnes de 65 ans et plus. A titre d'exemple d'adaptations du bâti des parties communes pour améliorer l'ergonomie du cadre de vie fonctionnel, l'élargissement des halls d'accueil, la création de rampes d'accès et d'ascenseurs, la pose de garde corps, l'installation d'une signalétique adaptée aux cheminements, la position des boîtes aux lettres et la taille des ascenseurs sont autant de leviers d'intervention.

Dans l'espace privatif, ou l'accès en déambulateur ou en fauteuil roulant doit être possible, nous retiendrons les toilettes, la largeur des portes si possible coulissantes, l'installation de douches à l'italienne en remplacement des baignoires, la hauteur des fenêtres avec volets motorisés et des prises à mi-hauteur, l'accès facilité au parking, la pose de mains courantes et barres d'appui, des balcons sans seuil et en privilégiant, dans la mesure du possible, les étages bas. La domotique, les services de télésurveillance à domicile et le télémonitoring assurant la prévention du risque de chute et le suivi de la tension artérielle accompagnent le dispositif.

La question se pose de savoir s'il faut contraindre tout programme de promotion avec un pourcentage de logements adaptés, ou plutôt intégrer une forme d'adaptabilité du logement selon les évolutions de la vie et la perte progressive d'autonomie ? A minima, la contrainte pourrait être de concevoir des logements adaptables. La ville de Rennes a rédigé un cahier des charges qui s'imposerait aux opérateurs (aménageurs urbains, promoteurs immobiliers, bailleurs et gestionnaires) pour qu'ils contribuent à la réalisation et à l'offre d'un habitat favorable au vieillissement, plutôt dans les zones denses car proches des gares et des transports en commun (bus et métro). Pour le respect de la mixité entre générations, il faudrait peut-être imposer un pourcentage de logements à adapter dans chaque zone déterminée comme favorable selon les critères évoqués plus haut et, dans les règlements d'urbanisme, intégrer la place de logements seniors dans les opérations de logements collectifs.

Le maintien des seniors à domicile ne se limite pas à concevoir des logements accessibles physiquement mais bien aussi économiquement, même à ceux à faibles revenus (APAH). Les travaux d'adaptation (4000 à 6000€ par logement) pourraient faire l'objet de déductions d'impôts locaux pour le bailleur ou le propriétaire occupant, les incitations fiscales et moyens déployés devant être concentrés sur les zones recensées comme favorables pour l'adaptation des logements anciens.

Maintenir l'intégration des seniors dans la vie de la ville et combattre l'isolement

Cette donnée quasi sociologique, qui passe aussi par le « vivre ensemble » et la solidarité, pose la question de la place et de la participation des retraités dans la cité. La ville se doit de permettre un vieillissement actif et en bonne santé à ses administrés. La politique de la ville, dans ses projets d'investissement, doit intégrer plus encore les projets répondant à cet objectif sociétal de préservation du lien social.

Après avoir répondu au besoin de logements adaptés, limités et relativement diffus dans un périmètre donné, pour maintenir une mixité des générations et éviter l'exclusion (les personnes âgées des milieux modestes sont plus sujettes au repli et à l'enfermement), la ville doit animer la vie des résidants grâce à l'engagement bénévole et aux initiatives solidaires. A ce titre, elle doit offrir des activités dans un souci d'impliquer les aînés dans la vie sociale, de promouvoir leur utilité sociale (conférences et activités culturelles, contacts, visites de voisins, activités sociales, service d'accompagnement à la marche, courses et livraisons) en changeant le regard sur l'âge. Un livret d'information peut recenser les démarches de la ville.

Il faut, dans ce brassage des générations qu'induit la ville d'aujourd'hui, tirer profit du savoir et de l'expérience professionnelle des seniors qui veulent et peuvent transmettre leurs connaissances, leur savoir et leur expérience à des débutants (échanges, débats, rencontres, cours), pour s'occuper et, le cas échéant, améliorer leurs revenus. Dans l'autre sens, l'instauration à l'école d'heures de solidarité intergénérationnelle pour les jeunes entre 18 et 25 ans comptant dans la validation de leur diplôme (par exemple, aux Etats-Unis, les jeunes ont 40 heures de service civil pour valider leur diplôme), est un autre moyen de renforcer le « vivre ensemble » et la participation sociale des aînés en nourrissant la prise de conscience de valeurs intergénérationnelles.

Les aînés sont bien sûr les plus à même de contribuer à une veille sociale régulière qui permet d'identifier, d'affiner leurs besoins et d'influer sur la politique de la ville en conséquence.

L'intégration des aînés peut aussi progresser par la formation aux nouvelles technologies numériques pour sortir de l'isolement et prévenir certains maux (programmes de surveillance médicale) mais aussi assurer leur représentation auprès des chercheurs, des industriels et des pouvoirs publics dans la recherche de nouvelles solutions innovantes.

On note l'émergence d'un modèle économique solidaire et responsable construit sur le lien intergénérationnel. L'habitat partagé peut aussi être une piste de réflexion car il a été démontré que la cohabitation entre seniors est un facteur de la qualité de vie (*cf.* lotissements en *co-housing* pour les seniors au Danemark).

2. UN DÉFI AU PROFIT DE TOUTES LES GÉNÉRATIONS

Les mouvements migratoires des jeunes retraités

L'allongement de la durée de la vie entraîne de profondes mutations de la population des espaces urbains. En effet, le vieillissement de la population s'accompagne d'une forte mobilité des seniors. Mais cette mobilité n'est pas égale en fonction des territoires. Si les Français arrivés à la retraite quittent les métropoles, en particulier la région parisienne, en direction de régions plus ensoleillées, cette mobilité diverge au regard de l'environnement immédiat des retraités. Une analyse succincte de l'évolution de la population âgée de 55 à 59 ans et de la population âgée de 60 à 64 ans montre que la classe d'âge des 60 à 64 ans représente 0,91 x la classe d'âge des 55 – 59 ans[7]. Cette proportion diffère significativement entre les quartiers aisés de la capitale (1,04 x pour le 16e arrondissement et le 6e arrondissement, 1,03 x pour le 5e arrondissement et le 3e arrondissement, 1,02 x pour le 8e arrondissement 1,00 x pour le 7e arrondissement par exemple) des quartiers plus populaires de la capitale (0,85 x pour les 19e et 20e arrondissements et 0,88 x pour le 18e arrondissement). Elle se retrouve également dans les communes limitrophes de Paris : les villes aisées telles que Neuilly-sur-Seine (1,05 x) ou Saint-Maur-Des-Fossés (1,00x) conservent leur population arrivée à l'âge de la retraite, alors que la population de villes plus populaires telles que Champigny-sur-Marne (0,77 x), Aubervilliers (0,73 x) ou encore Saint-Denis (0,81 x) semble quitter la ville. Le cadre de vie serait donc un des facteurs importants de la mobilité des seniors. A l'échelle nationale, les villes ensoleillées bénéficient d'un héliotropisme positif : les villes de Nice (1,02 x), La Rochelle (1,00 x), Nîmes (0,99 x) ou Antibes (0,98 x) attirent une population de retraités alors que cette même population quitte Toulouse (0,87 x), Nantes (0,82 x), Strasbourg (0,83 x) ou Lille (0,87 x).

L'allongement de la durée de la vie n'a pas les mêmes conséquences sur l'espace périurbain ou sur l'espace urbain. A l'horizon 2030 ou 2040, le périurbain devrait connaître les plus fortes augmentations de personnes âgées. Dans les grandes villes de plus de 50 000 habitants, les 75 ans ou plus sont généralement plus représentés dans les centres-villes que dans les territoires périurbains. En revanche les 60-74 ans sont généralement plus nombreux dans le périurbain des villes grandes et moyennes, notamment en conséquence de l'accession au logement ou à la propriété intervenue dans les années 1960.

Au-delà de ce mouvement migratoire constaté au moment du passage à la retraite, les retraités sont de plus en plus nombreux à pratiquer un nomadisme résidentiel, entre résidence principale en ville et résidence secondaire à la campagne ou en bord de mer (un quart des résidences secondaires appartiennent à des ménages entrant en retraite).

La cohabitation des personnes âgées dans les villes a un impact sur le logement pour les jeunes ménages. Mais cette cohabitation offre également d'importantes opportunités pour l'ensemble de la société.

L'allongement de la durée de la vie et la mixité générationnelle dans les villes : conséquences sur le marché du logement

L'augmentation du nombre de personnes âgées a accru le nombre de petits ménages. Plus de 8 millions de personnes vivent actuellement seules en France. La mobilité résidentielle diminuant de façon très significative avec l'âge, le poids et le nombre croissant des gérontes dans la société française impactent l'ensemble de la chaîne du logement. Ils entravent la fluidité du marché et contribuent au net ralentissement de la rotation du parc, en particulier d'appartements familiaux aujourd'hui sous-occupés par une ou deux personnes âgées[8].

Cette sous-occupation peut avoir des conséquences sur le renouvellement de la population dans les villes. Sans qu'elle n'explique tout, l'évolution du nombre de personnes âgées dans les villes influence les projets de vie notamment au travers de la demande de logements (qualité et quantité). Avec la baisse de la natalité, la diminution de la proportion de familles nombreuses et l'augmentation de la divortialité, le vieillissement de la population et la gérontocroissance concourent pour une large part à la diminution du taux d'occupation des logements (3,10 personnes par logement en 1946, 2,57 en 1990 et 2,3 en 2009). Dans le parc HLM, cet effet est majeur et ne va pas sans poser de sérieux problèmes d'exploitation lorsque, à l'exemple du groupe SNI, 7 % des 4 pièces ou plus sont occupés par un ménage dont le chef de famille a plus de 60 ans, alors que ces logements pourraient permettre d'accueillir des familles. Même si la France est le vice-champion européen de la natalité, les familles se restreignent par rapport à leur souhait d'enfants. Selon un sondage réalisé par la CNAF et le Réseau national des observatoires des familles (enquête menée entre avril et juin 2012 auprès de 11 000 familles allocataires des CAF), l'une des principales raisons limitant le nombre d'enfants par famille est la taille trop étroite du logement (2e rang des facteurs conduisant à limiter le nombre d'enfants – 28 % des réponses).

Cette question du logement, est au cœur des villes et pourrait avoir des conséquences sur l'un des atouts de la France au cœur de la Vieille Europe.

La cohabitation des générations : heureusement nos aînés sont là !

La ville doit s'adapter à ses habitants. Ils vieillissent mais ils changent également de mode de vie. Notamment l'augmentation du travail des femmes a créé des besoins en termes de garde d'enfants. Même si la France a développé des services permettant aux familles de concilier davantage travail et vie familiale, la difficulté de mener de front ces deux activités est accentuée par l'insuffisance des modes de garde.

L'implication des grands-parents est d'autant plus importante que leurs enfants ont des carrières professionnelles plus heurtées et subissent à leur tour le divorce et les recompositions familiales. En matière de solidarité descendante, outre la contribution financière, les grands-parents mobilisent du temps puisqu'on évalue la garde parentale à 23 millions d'heures par semaine, l'équivalent du volume des assistantes maternelles en France !

Au-delà des aides intra familiales, les personnes âgées sont fortement impliquées dans le bénévolat. L'engagement volontaire bénévole contribue à répondre aux principaux enjeux de société. Il permet de contribuer à offrir un monde plus juste, plus solidaire, il favorise l'épanouissement des personnes, améliore de beaucoup la qualité de la vie. Le bénévolat est aujourd'hui un élément structurant important dans une société avant tout mercantile. Or selon l'enquête sur la vie associative en France en 2010 réalisée par le ministère de l'Éducation nationale, de la Jeunesse et de la Vie associative, sur les 16 millions de bénévoles en France, près de 60 % sont âgés de plus de 65 ans. La présence de ces personnes âgées aux côtés des plus jeunes contribue à offrir un meilleur équilibre de la société.

La ville de nos aînés n'est pas si différente de la ville de Monsieur Tout le monde

« L'allongement de la durée de la vie nous oblige à repenser la ville », entend-on. Certes, l'allongement de la durée de la vie entraîne une modification des besoins des retraités par rapport aux actifs. Cependant ces besoins sont-ils propres à nos retraités ? Ce n'est pas si sûr.

[7] *Sur la base du recensement de l'INSEE 2010.*

[8] *L.Batsch, D.Burckel, F.Cusin, C.Juillard « Vieillissement de la population, gérontocroissance et marché du logement » in Revue* Risques *n°78, juin 2009.*

La question de la ville accessible ne se pose pas que pour les seniors. Elle se pose certes pour les personnes à mobilité réduite, mais plus généralement à toute personne disposant d'une accessibilité limitée. Cette accessibilité limitée vise donc aussi bien la personne senior dépendante que la femme enceinte ou les familles avec poussette. Il n'y a probablement pas plus de poussettes dans le métro parisien aujourd'hui que de personnes peu mobiles. Plus généralement, toute personne chargée de bagages qui a cherché à rejoindre un aéroport en transport en commun a pu constater le manque d'adaptation de l'espace urbain ?

Les transports ne sont bien évidemment qu'un exemple de l'adaptation nécessaire de l'espace public. Luc Broussy[9] conseillait également, dans son rapport au premier ministre sur l'adaptation de la société au vieillissement de sa population (janvier 2013), de repenser l'installation de toilettes publiques, actuellement utilisées par des SDF et les touristes, pour les personnes âgées souffrant d'incontinence urinaire (15 % des personnes âgées de 85 ans et plus), l'absence de ces toilettes pouvant être un frein à leurs sorties et déplacements. Mais ces toilettes ne seraient-elles pas tout aussi utiles à une femme enceinte ou à 100 % des enfants en bas âge[10] ?

Ainsi repenser la ville pour les personnes âgées est un moyen d'améliorer le bien-être de chacun. Si les pouvoirs publics se sont aujourd'hui attachés à améliorer l'accessibilité des espaces privés, il est étonnant de constater le retard pris dans l'adaptation des espaces publics. L'augmentation du nombre de personnes plus jeunes dans des villes telles que Paris est liée à l'attrait des villes, du fait de la présence d'universités ou encore un marché du travail plus développé.

3. LES TECHNOLOGIES DANS LA VILLE ET DANS L'IMMOBILIER, FACTEUR DE CLIVAGE OU DE RAPPROCHEMENT GÉNÉRATIONNEL ?

Il est tentant de considérer que les évolutions technologiques répondent naturellement aux défis de l'humanité qui, soumise à un stress, y trouverait une réponse technique comme la vigne donnant le meilleur dans un sol pauvre. Les mutations technologiques touchent en plein la cité sur l'ensemble de ses systèmes (bâtiments, réseaux, communications, transports…). Si longtemps, les technologies ont été des réponses collectives ou des systèmes globaux, portés par des sociétés ou concessions globales, aujourd'hui, les évolutions semblent plus clivées sur le plan générationnel, car elles portent presque toutes sur le domaine des technologies de l'information et de la communication et sur des interfaces personnelles (Smartphones, tablettes, montres communicantes, Velib', Autolib'). Si ces mutations technologiques répondent à des besoins authentiques, notamment des actifs, rappelons avec Jean Viard, que le temps de travail ne représente que 10 % des enjeux et moins de 15m² bâtis par salariés. Si les technologies urbaines ne sont dévolues qu'à cette fraction de la population, elles peuvent devenir un facteur de clivage social et démocratique.

L'éco-quartier où tout est optimisé pour Smartphone est-il mixte, sachant que le taux d'équipement en Smartphone est d'environ 50 % chez les 18-40 ans mais de moins de 10 % chez les 60-69 ans et de moins de 2 % chez les plus de 70 ans ? Or aujourd'hui des services d'assistance ou d'accompagnement de la mobilité ou de services à la personne ne sont accessibles que par le biais des terminaux mobiles[11]. Quand on sait qu'à la fracture générationnelle se superpose une fracture socio-professionnelle. Les utilités urbaines, mobilités optimisées et conseils d'utilisation des équipements (logements et espaces publics) ne pourront reposer uniquement sur les NTIC.

Sur le champ de la mobilité, les solutions individuelles électriques, partagées, en paiement dématérialisé ne constituent pas une réponse suffisamment ouverte sur toutes les générations et de fait devront rester une réponse dans un arsenal multimodal performant. Sur le plan de la démocratie territoriale et du vivre ensemble, les systèmes de concertation et d'information territoriaux reposent bien souvent sur le Web pour une diffusion plus large. Les associations ou parties prenantes mobilisent par le biais des réseaux sociaux et des médias nouveaux. La parole appartiendrait ainsi de manière grandissante aux plus jeunes quand bien même les seniors sont amenés à constituer une fraction croissante de la population.

Au début des années 1980, les technologies étaient vues comme un moyen de rendre la ville intense, active, dynamique et/ou au service de la sûreté. Au XXIe siècle, on observe qu'une partie des technologies émergentes tend à « adoucir » la ville, la calmer au profit d'une qualité d'usage de l'espace public (Vélib', Wifi dans les parcs).

En revanche, des dispositifs d'assistance, d'orientation des personnes souffrant de pathologies liées au grand âge, permettent leur maintien à domicile et donc leur maintien dans la cité au milieu des autres générations. Enfin, l'intégration de technologies moins polluantes, plus efficaces, permettant d'informer ou de secourir les citoyens dans leurs différentes activités, tendent à apaiser le partage de l'espace public et à accompagner la densité de services qui peuvent lui conférer un attrait et réduire l'étalement urbain et l'aspiration au pavillonnaire diffus.

4. LA RÉSILIENCE AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES, UN ENJEU DU GRAND ÂGE

Si les personnes âgées sont plus sensibles aux effets urbains du réchauffement climatique, elles ne bénéficient pas nécessairement des moyens sociaux de gérer les épisodes majeurs de canicule ou d'inondation. Elles se retrouvent en conséquence bien souvent les premières victimes et mobilisent les services de secours, ne pouvant assurer seules les conditions de leur survie. La canicule de 2003 a entraîné une surmortalité à l'échelle nationale de 15 000 personnes[12]. Cette surmortalité a surtout touché les personnes de plus de 75 ans (70 %) et est associée à une température comprise entre 28 °C et 35 °C pendant le mois d'août en moyenne nationale. Cette surmortalité a particulièrement été observée en ville, du fait d'accumulations thermiques et d'effets locaux d'îlots de chaleur. En zone rurale, ou l'isolement « géographique » est réputé supérieur, par l'effet de mécanismes naturels de régulation de température (végétation, cours d'eau) les conséquences d'une même situation météo n'ont pas été aussi funestes.

[9] *« L'adaptation de la société au vieillissement de sa population : France : Année Zéro ! », Mission interministérielle sur l'adaptation de la société française au vieillissement de sa population, Luc Broussy, janvier 2013.*

[10] *Catherine Collombet et Virginie Gimbert, « Vieillissement et espace urbain. Comment la ville peut-elle accompagner le vieillissement en bonne santé des aînés », Note d'analyse n°323, février 2013, Centre d'analyse stratégique.*

[11] *Source : ARCEP « Equipements en Smartphones et tablettes selon âge et catégories socioprofessionnelles ».*

[12] *Rapport annuel de l'institut de veille sanitaire, 2003.*

Or, à l'horizon 2100, les situations thermiques vont se durcir dans nos villes sous l'effet du réchauffement global du climat. Les extrapolations météorologiques locales laissent entrevoir une augmentation de 400 % du nombre d'heures pour lesquelles la température excède 28 °C[13]. La projection climatique associée à l'analyse de 2003 a mis en évidence des besoins immobiliers spécifiques (zones refuges, climatisation de certains espaces) autant que des besoins sociaux spécifiques (numéro d'appel, maraudes dédiées à la visite des personnes âgées s'étant déclarées…).

La conception urbaine, elle aussi, se voit proposer un défi, l'urbanisme et l'architecture à Paris n'ont que peu de points communs avec l'urbanité catalane. Saurons-nous, sans dénaturer culture et patrimoine, adapter nos pratiques, développer les parcs, trouver une place à l'eau dans l'espace urbain, généraliser les protections solaires sans insulter Haussmann ? Les villes ont une couleur. Le blanc n'est pas celle de Paris, mais pourtant, il nous faut envisager de revoir l'hégémonie du bitume noir sur nos rues et trottoirs.

La chaleur n'est pas la seule donnée. D'autant que le réchauffement climatique, perçu comme un défi lointain (plusieurs décennies, alors que ses effets se font déjà sentir) ne pousse pas à la décision territoriale radicale. Les problématiques liées à l'eau ont aussi montré les besoins d'adaptation de nos villes. Leur moindre autonomie sur le plan de la mobilité rend plus vulnérables les personnes âgées aux inondations comme celles fréquentes qui sont survenues cet hiver dans plusieurs villes du littoral.

Au quotidien, les hôpitaux doivent gérer, en corrélation avec les épisodes de pollutions urbaines, des pathologies respiratoires qui présentent des dangers plus forts chez les nourrissons et personnes âgées.

Le catastrophisme ne saurait être la conclusion partielle de cette partie. Confort d'été, discontinuité économique liée à des inondations ou l'augmentation des affections respiratoires, ne concernent pas uniquement le grand âge, et on voit que si les personnes âgées sont des marqueurs de ces problématiques, les solutions contribueront au bien-être de tous.

Le temps de la résilience est venu

Dans l'estimation de la température d'équilibre à la surface de la Terre, il est nécessaire de prendre en compte le fait que la planète réfléchit directement vers l'espace une fraction de l'énergie solaire incidente et absorbe le reste. Cependant, dans le contexte du réchauffement climatique, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) prévoit une augmentation de la température moyenne mondiale de 1,1 °C à 6,4 °C d'ici à la fin du siècle, ce qui viendra modifier cette température d'équilibre. De façon plus locale, dans la communauté urbaine en particulier, cette augmentation pourrait s'avérer d'autant plus draconienne.

Le système urbain dans son ensemble, comme chacun des systèmes qui le composent, est potentiellement vulnérable aux aléas liés aux changements climatiques et aux risques naturels. Ces aléas ne sont pas nouveaux en eux-mêmes, mais ce qui est nouveau ce sont leur fréquence et leur intensité. Les villes sont très sensibles à toute évolution brusque de leur environnement naturel. Leur adaptation à l'accroissement de l'intensité ou de la fréquence de certains aléas climatiques constitue donc un enjeu important pour l'avenir de nos sociétés. Le changement climatique est susceptible de provoquer et de modifier les aléas naturels, c'est-à-dire des événements pouvant affecter négativement l'efficacité énergétique des bâtiments ainsi que le confort de ses habitants. Les températures et l'humidité à Paris pendant la canicule de 2003 étaient très proches de celles observées à Séville lors d'un été moyen, où ces conditions climatiques n'ont pas de conséquences sanitaires aussi graves. Cela est notamment dû à un cadre bâti plus adapté aux fortes températures à Séville, et aux habitudes de la population.

A ce jour, les bâtiments, les infrastructures et systèmes qui assurent le fonctionnement du territoire sont consommateurs d'énergie. Que se passerait-il pour la collectivité, l'opérateur ou la ville si l'énergie venait à manquer ou si les coûts explosaient ? Quels sont les effets induits d'une défaillance ponctuelle ou chronique d'un système ou d'un service sur d'autres systèmes et services ? Quels nouveaux besoins vont rapidement émerger (transition vers la ville post-carbone) auxquels il faudrait dès à présent se préparer ? Cela oblige à réfléchir aussi sur les risques (pour la population, pour l'activité économique) et sur la responsabilité d'anticipation de la part des acteurs. Ainsi, la résilience urbaine, définie comme la capacité d'une ville à absorber la perturbation puis à recouvrer ses fonctions, est devenue le nouveau paradigme dans les méthodes de gestion des risques, car elle permet de répondre aux enjeux identifiés plus haut.

Bien que moins sensibles[14] à cette thématique dans leurs priorités et en conséquence dans leurs décisions démocratiques, les personnes âgées sont celles qui ont le plus intérêt à ce que la ville de 2050 résolve les défis environnementaux liés aux microparticules ou aux îlots de chaleur. Les urbains sont, en moyenne, moins sensibles à cette thématique (à l'exception des Parisiens), alors même qu'ils semblent plus exposés aux désordres environnementaux.

5. ET DEMAIN ?

Vivre, travailler et vieillir en ville ou en site urbanisé sont, à n'en plus douter, l'un des grands défis de l'homme dans les décennies à venir. Et la prospective ne fait que le confirmer.

Le fait urbain et métropolitain engagé est sans précédent. Qu'en sera-t-il des modes de vie et d'habiter en 2050 ? Quelles places pour les seniors qui seront plus nombreux sur toute la planète ? La présence de quatre générations deviendra tôt ou tard un standard mondial.

Si le panorama macroscopique des villes est prévisible jusqu'en 2030, l'évolution des nouvelles formes d'habiter pour 2050 l'est moins, car elle dépend largement des nombreux bouleversements technologiques qui s'apprêtent à recomposer profondément le paysage social et économique mondial. Les nouveautés technologiques, dites technologies « de rupture », sont mises au point par les humains et provoque des changements importants dans l'équipement de l'Homme et de ses établissements sur Terre.

Que penser donc de la Société des urbains et de l'allongement de leur vie en 2050 ?

Un macroscope prédictible

Il est relativement aisé d'imaginer la ville dans 15 ans à l'horizon 2030. Elle est déjà pour une large part inscrite dans l'espace, compte tenu de l'inertie des phénomènes urbains. En revanche la Société des urbains de 2050 pourrait sans doute être profondément différente, même si on en perçoit les prémices dès à présent.

[13] *Tromeur, E., Ménard R. and Soulié C., "Resilis project: urban resilience within the context of climate change", Resilient cities 2011 : 2nd world congress on cities and adaptation to climate change, Bonn, Germany, 3-5 June, 2011.*

[14] *René Bigot, L'opinion et les comportements des Français en matière d'environnement, CREDOC, juillet 2002.*

Selon une étude de l'Institut français d'études démographiques (INED) publiée en octobre 2013, la population mondiale avoisinera 9,7 milliards d'habitants en 2050 contre 7,1 milliards en 2013.

Si l'augmentation de la population des pays d'Asie sera de l'ordre de 30 à 50 %, elle devrait être de 100 % pour certains pays d'Afrique. Ainsi, le poids relatif de chaque continent devrait être le suivant :

• 5,3 milliards d'habitants en Asie et Océanie, soit 50 % de la population mondiale ;

• 2,4 milliards de personnes en Afrique, soit le 25 % de la population mondiale ;

• 1,2 milliards de personnes en Amérique qui passera le cap du milliard d'habitants ;

• 726 millions en Europe continentale qui maintiendra à peine sa population.

L'âge médian de la population mondiale devrait passer à 41 ans, voire 50 ans en Europe. La proportion des plus de 60 ans passera de 10 à 38 % et elle s'accompagnera d'une baisse de la proportion de jeunes moins de 15 ans. Le vieillissement dans les villes n'est pas seulement un phénomène des pays développés. Les 216 plus grandes villes chinoises auront 80 millions de nouveaux citoyens âgés et ils seront deux fois plus nombreux à Shanghai qu'à New York.

D'ici à 2050, d'après l'ONU, le nombre de personnes âgées dans le monde dépassera celui des jeunes, et ce, pour la première fois dans l'histoire du genre humain.

La Société des urbains – des machines et des hommes – au cœur de l'Iconomie

L'ère de la société « connectée » est déjà perceptible[15]. La transmission des informations codées par les ondes par des machines sophistiquées est en train de « révolutionner » en profondeur, non seulement les activités de l'homme, mais jusqu'à son fonctionnement intime, biologique et intellectuel. A noter que le nombre de machines connectées est aujourd'hui supérieur au nombre d'humains connectés.

Il est intéressant de constater que la puissance apportée par cette transmission, inégalée en volume et en rapidité, des informations codées par les ondes par des vecteurs sophistiqués mobiles a également poussé plus loin le développement des techniques d'intelligence artificielle et de systèmes experts. Les effets disruptifs de ces innovations se conjugueront pour remodeler les fondamentaux de l'économie.

Les Villes sont au cœur de ce processus ; elles sont les boîtes de jonction de l'échange économique, politique et culturel, elles sont les endroits par lesquels le capital, le talent et les idées sont produits.

D'après l'Institut McKinsey, une centaine de centres urbains concentre actuellement 30 % de l'appareil économique mondial et presque toute l'innovation. Ce sont des *hub d'affaires* qui concentrent 40 % du revenu combiné des grandes sociétés. D'ici 2025, de nouveaux emplacements regrouperont des milliers de sociétés de deuxième génération, nées plus récemment de l'Iconomie. Ce sera l'occasion pour des villes de renforcer leur base économique locale et de capturer une partie de la prochaine grande vague de croissance, assumant un rôle comme *hub* dans les réseaux globaux d'industrie et chaînes d'approvisionnements. Ces nouvelles implantations vont influer sur le panorama urbain mondial autant que la démographie.

Le déplacement des centres économiques dans les nouveaux centres urbains

Les villes ont toujours été le moteur économique du monde mais aujourd'hui, la vitesse et l'ampleur de leur expansion sont sans précédent. Cette extension de l'urbanisation pourrait injecter annuellement jusqu'à 30 milliards de dollars dans l'économie mondiale en 2025. La demande croissante de ressources naturelles (comme l'eau et l'énergie) et de capitaux pour investir dans de nouveaux équipements (logements, immeubles de bureaux, transports et ports) est à nos portes. Cette demande met déjà au bord du surendettement bon nombre de centres urbains en Asie, si l'on en croit l'INTA.

Toujours d'après l''Institut McKinsey, 600 centres urbains dont 440 des pays émergents génèrent et généreront environ 60 % du PIB mondial. Leur population augmentera 1,6 fois plus vite que la population du monde dans son ensemble.

Mais la composition de ce top 600 évoluera dans les 15 prochaines années : 136 nouvelles villes devraient y entrer, dont, sans surprise, 100 nouvelles villes chinoises. Observons que dans ce top 600, ce ne sont pas les 23 mégapoles de plus de 10 millions d'habitants, mais les 577 villes de poids moyen (150 000 et 10 millions d'habitants) qui contribuent pour plus de la moitié de la croissance mondiale.

En 2025, le top 600 accueillera :

• 235 millions de ménages de classe moyenne gagnant plus de 20 000$ par an en parité de pouvoir (PPA) par comparaison aux 210 millions de ces ménages attendus dans les villes de régions développées ;

• 13 millions d'enfants âgés de moins de 15 ans de plus qu'en 2007 dont 7 dans les villes chinoises et 3 en Amérique du Nord.

En combinant les données démographiques et la répartition des revenus, le nombre d'enfants dans les ménages ayant un revenu annuel au-dessus de 20 000$ est susceptible de croître plus de 10 fois plus rapidement dans les villes de régions en développement que ceux des pays développés.

Cependant, partout dans le monde, la taille des ménages diminue, ce qui conduira à une augmentation du nombre de ménages. Ainsi 85 % de ces ménages se forme dans les villes de régions émergentes dont la moitié en Chine. Trois villes qui connaîtront la plus forte croissance de la demande de logements seront Beijing, Shanghai et Tokyo.

En 2050, la Société des urbains concentrera les jeunes et les actifs dans un monde urbanisé et connecté dont le centre de gravité se sera largement déplacé vers l'Extrême Orient.

Enfin, le top 600 accueillera les actifs, soit 310 millions de personnes en âge de travailler et 35 % de l'expansion de la main-d'œuvre mondiale potentielle.

6. DES TERRITOIRES URBAINS À STRUCTURER ET À RÉGÉNÉRER

Le développement urbain de demain se construit sur les ressources de la ville d'aujourd'hui et donc impose de travailler sur l'existant, comme espace privilégié de la fabrication de la métropole, de l'échelle territoriale à l'échelle domestique.

L'hétérogénéité des « nappes urbaines »

La vague d'urbanisation à l'œuvre va se dérouler sur un laps de temps très court, en une trentaine d'années. La conurbation et les « nappes urbaines » qui mobilisent le capital actuellement produisent une stratification sociale et spatiale.

Peu de mesures sont prises pour enrayer ce double phénomène qui semble avoir été accepté par les habitants eux-mêmes. De plus, il apparaît que les acteurs politiques préfèrent souvent se mobiliser sur l'attractivité économique de leur ville au détriment de la recherche de solutions visant à améliorer le bien-être de leurs administrés.

Egalement, à défaut d'habiter le centre-ville, les classes aisées mettent la main sur des résidences luxueuses en périphérie. Ces nouveaux quartiers résidentiels prennent la forme de *gated communities*, et sont fondés sur l'homogénéité sociale. Néanmoins, ce sont surtout les bidonvilles qui poussent en périphérie lointaine dans les pays émergents (un tiers de la population vit dans un bidonville à Delhi).

Sur le modèle de Pékin, la ville progresse par cercles concentriques et le développement de villes nouvelles reste dépendant de la ville centre. Ce phénomène est accentué par le développement des espaces résidentiels fermés qui sont fortement consommateurs d'espace.

Ce modèle d'habitat résidentiel mis en place grâce à l'automobile s'est développé dans le monde entier. Il s'appuie sur un urbanisme d'enclavement résidentiel qui est à l'opposé du réseau maillé traditionnel des villes passantes.

Les facteurs limitants : les capitaux, le foncier et les ressources naturelles

Les villes du futur peuvent être, si l'on prolonge les courbes et si l'on extrapole à partir de l'existant :

• de vastes nappes urbaines énergivores inadaptées pour faire face aux catastrophes de demain, qui draineront l'essentiel de la population et qui occuperont de plus en plus d'espace aux dépens de la nature;

• des ensembles urbains sans limites, sans cesse menacés de thromboses dans le fonctionnement des réseaux de transport avec d'immenses banlieues inorganisées où se créera un monde de déshérités côtoyant quelques ghettos de riches;

• des quartiers mondialisés denses plaqués sur les vastes ensembles urbains, comme autant de vitrines provocantes et arrogantes de l'égoïsme de quelques-uns face au désespoir du plus grand nombre;

• des pôles de grandes villes en réseaux au sein des nappes urbaines profitant des effets d'entraînement des villes mondes attirant les capitaux et les talents;

• à une forte pression foncière, les terrains constructibles se faisant toujours plus rares. Ce défi des limites est commun à tous les pays.

L'étalement urbain généré par les ensembles résidentiels fermés n'est pas satisfaisant au regard des perspectives d'évolution du coût de l'énergie et des contraintes en matière de préservation de l'environnement. La ville durable ne fait pas bon ménage avec la ville diffuse. La ville des communautés ségrégées est antinomique de l'objectif du « vivre ensemble ».

Ces modes de vie urbains renvoient encore à la question de la justice environnementale et sociale à l'échelle planétaire : accès aux ressources, droits de polluer… Or, ces modes de vie continuent à s'exporter en colonisant des pays ou populations dont les modes de vie antérieurs sont disqualifiés, tout en ne pouvant pas être étendus sans crise écologique majeure.

Régénérer et renouveler les nappes urbaines

La société des urbains de 2050 aura en héritage tous les développements immobiliers réalisés ou en cours : la ville européenne avec sa couronne pavillonnaire et la ville internationale avec ses tours, sa conurbation et ses bidonvilles.

La régénération urbaine n'est pas une politique de court terme, elle aura besoin d'un engagement à long terme des pouvoirs publics et des opérateurs pour faire face au déclin de quartiers de ville issus des ratés de la planification stratégique.

Or dans ce domaine, les territoires urbains recèlent un potentiel important d'opérations de calibres différents depuis la dent creuse de quartier jusqu'aux grands sites : quartiers neufs, pôles gares, reconversion d'anciens sites industriels ou militaires et d'ici peu sans doute, réinvestissement des sites commerciaux en entrée et périphérie de ville. Cette multitude d'approches successives ou simultanées constitue la destinée des villes par leurs renouvellements organisés, progressifs et infinis. Et ce « recyclage urbain intelligent » supposera d'être en capacité à travailler en milieu construit et habité.

Le logement

L'urgence est de comprendre aujourd'hui comment rééquilibrer la métropole, où et comment construire, réhabiliter, requalifier, relier, modifier, pour éviter polarisation et l'entre-soi.

Le logement nécessitera de nouvelles approches en portant l'attention sur la réduction de la vacance, une exigence forte sur la qualité de la conception, sur la possibilité de conversion d'appartements en logements familiaux, de réinventer la « maison de ville » afin de conserver le caractère original des quartiers, et d'apporter un financement aux propriétaires pour la rénovation de leurs biens immobiliers.

Des stratégies sont possibles pour construire un habitat confortable (végétation, nature dans l'habitat, calme, ensoleillé) – un habitat plus intense (construction des dents creuses, sur ou sous-élévation, enveloppe externe) – un habitat adaptable (à l'évolution du ménage, aux besoins intergénérationnels, aux handicaps, aux modes de travail) – un habitat diversifié dans ses formes (mixité sociale, mixité fonctionnelle).

La tendance, la demande en faveur d'une société plus « humaine »

Il est important d'admettre que le changement appartiendra aussi à la quotidienneté et à la proximité. Comment conduire, sans heurts et dans un esprit constructif, une transformation de la ville sur elle-même au contact direct avec l'homme citadin usager-complexe : c'est-à-dire dans la toute proximité des riverains, habitants jeunes et moins jeunes, passants, étudiants, actifs, nouveaux venus, en d'autres termes familiers, permanents ou temporaires des lieux ?

Les observateurs de tendances soulignent la forte demande en faveur d'une société plus « humaine » au regard des effets déjà perceptibles de la société connectée. Les sondages auprès des citadins sont :

• une demande d'expérience concrète, de contact physique, d'émotion,

• une demande de sens, de cohérence, d'histoire,

• une demande de stabilité, de continuité,

• une demande de convivialité, de temps passé avec les autres,

• une demande de confiance et de sécurité,

[15] Source XERFI.

• une demande de civilité et de respect des « bonnes manières ».

Il y aura besoin d'inventer des métropoles inclusives qui rompent avec l'éloignement des catégories populaires. Le devenir de nos villes doit se construire à partir des attentes et de la vie des habitants. Cela suppose de la confrontation politique, du débat et des moyens adaptés.

La proximité est une donnée essentielle pour définir les projets territoriaux, y compris métropolitains, pour apprécier les enjeux, les atouts et les faiblesses des territoires. Elle est décisive pour mobiliser les acteurs publics, privés et associatifs. Elle est indispensable pour évaluer les effets des politiques publiques et de l'action privée. La métropole est essentiellement la production de projets et de dynamiques locales qui, ensemble, la constituent. Une vision par trop éloignée de ce terrain perdrait, en fait, le sens du global. Il faut savoir penser, appréhender, défendre la diversité du fait urbain : la ville périurbaine, la petite ville, la ville émiettée, la ville de banlieue, la grande ville…

CONCLUSION

L'allongement de la durée de la vie pose des questions économiques, sociologiques, urbaines considérables. Les questions posées par cet allongement de la durée de la vie apportent également de formidables sources de réflexion et de progrès pour améliorer la vie des urbains. Penser la ville sur le plan des usages pour les personnes âgées est également un axe de progrès pour les plus jeunes. Le maintien d'une ville à la population mixte et équilibrée en âge permet aux plus jeunes de bâtir plus sereinement leur avenir.

Depuis son arrivée sur Terre, l'Homme fait preuve d'inventivité et d'innovation pour adapter son environnement et développer ses connaissances du monde et de son esprit. Tout en parcourant et en peuplant très tôt la planète, sa recherche du progrès l'a conduit à l'avènement successif des sociétés agricoles sédentaires, aux sociétés marchandes et industrielles. Chacune de ses grandes étapes s'est appuyée sur l'invention, l'apprentissage et la maîtrise d'innovations technologiques qui se sont traduites par des évolutions démographiques majeures et des modèles nouveaux de gouvernance.

Cette économie apporte avec elle autant d'espoirs que de peurs et cela d'autant plus qu'elle pose avec acuité la question de l'homme augmenté.

Destin funeste ou nouvel épanouissement pour l'humanité ?

Sources :

• McKinsey Global Institute Urban world: The shifting global business landscape, october 2013.

• McKinsey Global Institute Urban world.

• Dix milliards d'humains en 2050, selon l'INED, Le Monde.fr avec AFP, octobre 2013.

• Villes du futur, quel avenir pour les villes du monde ? Synthèse du rapport n°594 (2010-2011) du 9 juin 2011, Sénat.

• McKinsey Global Institute: Disruptive technologies: advances that will transform business and the global economy.

SEMINAIRE N°2

Développement durable et urbanisation accélérée : quelles contradictions ?

CONTRIBUTION DE :
DIMITRI BOULTE, FABIEN GARNIER, JEAN-FRÉDÉRIC HEINRY, JÉRÔME MATHIEU, BRUNO MONIER-VINARD

INTERVENANTS :
ALAIN MAUGARD, PIERRE DUCRET

C'est une première dans l'histoire de l'humanité ! La part de la population mondiale vivant dans des villes a dépassé, en 2007, celle de la population vivant dans les zones rurales. Désormais, plus de 3,3 milliards de personnes habitent dans des agglomérations urbaines. Selon les prévisions de l'Organisation des Nations Unies (ONU), le taux mondial d'urbanisation va s'accroître considérablement au cours des prochaines décennies, atteignant 60 % en 2030 et 70 % en 2050; les centres urbains anciens et nouveaux vont absorber l'essentiel de la croissance démographique à venir.

A l'heure où les scientifiques constatent l'entrée de notre planète dans une nouvelle ère, l'Anthropocène, qui succéderait à l'Holocène, on ne peut que prendre acte du triomphe du modèle urbain.

Or la notion même d'anthropocène, du grec *anthropos*, « être humain », présuppose que ce sont les activités humaines qui, depuis la révolution industrielle à la fin du XVIIIe siècle, sont devenues prédominantes sur le système terrestre, au-delà de toutes les autres forces géologiques et naturelles qui jusque-là avaient prévalu (voir à ce sujet les travaux de Paul J. Crutzen, prix Nobel de chimie, co auteur de *The Anthropocène et d'Andrew Revkin Global Warming : Understanding the Forecast*).

Et la ville est le lieu le plus emblématique de l'activité humaine sur Terre.

La ville a donc longtemps été pointée du doigt par les courants écologistes comme le symbole des dégâts causés par l'activité humaine à notre environnement :

• ville dévoreuse des territoires naturels,

• ville source de pollution,

• ville destructrice d'organisations sociales séculaires.

Une grande partie du corpus idéologique environnementaliste s'est tout naturellement construite depuis le XIXe siècle sur l'idée du « retour à la nature ». Mais l'évidence, depuis les années 1980, du réchauffement climatique et la théorisation du développement durable induisent un regard neuf sur ces sujets et la ville est en train de passer du statut d'obstacle à celui de solution à la question écologique.

Face à tous ces enjeux, le discours sur la « ville durable » est un discours de consensus et stéréotypé, une solution essentiellement technique qui s'applique à définir la gestion durable d'une ville et de l'espace urbain par la maîtrise des problèmes posés dans l'espace urbain proprement dit : circulation automobile, pollutions de toutes sortes, bruit, déchets.

Cette urbanisation rapide entraîne une augmentation de la consommation des combustibles fossiles et des ressources en eau par les ménages, et accroît la demande d'aliments dans des zones où les terres arables sont rares. Le cours actuel de l'urbanisation n'est pas durable. La « société urbaine » vers laquelle nous avons choisi d'aller a une empreinte écologique forte et il est nécessaire de changer nos modes de vie urbains pour faire face à cette transformation à grande échelle : la consommation « sans limite » ne peut plus exister…

La perspective du développement durable a renforcé l'attention portée à l'environnement dans l'urbanisme, en modifiant quelque peu sa conception. Il n'est plus question de « maîtriser » l'environnement, mais de mieux s'y adapter. Pour concilier confort de vie et respect de l'environnement, il est essentiel de repenser l'urbanisme d'une façon durable.

1. LA FIN DU RÈGNE DE LA VILLE SANS LIMITE(S)

Vers une prise en compte croissante de l'empreinte écologique territoriale

L'empreinte écologique peut être définie comme la superficie des écosystèmes terrestres et aquatiques productifs nécessaires pour produire les ressources employées et pour assimiler les déchets produits par une population donnée, ayant un certain niveau de vie matériel.

Herbert Girardet, cofondateur du London Trust, a ainsi calculé que l'empreinte écologique de Londres, qui abrite 12 % de la population du Royaume-Uni sur une superficie de 170 000 d'hectares, couvre 21 millions d'hectares, soit 125 fois la surface de la ville elle-même, ce qui équivaut à la totalité des terres productives du Royaume-Uni. L'empreinte écologique d'une ville dépasse donc largement sa superficie et s'étend sans cesse en prélevant des ressources sur les territoires environnants. Les principaux secteurs d'émissions sont les transports et le bâtiment. Ainsi, 40 % des ressources naturelles de la planète sont consommées par le seul secteur de l'habitat (construction et exploitation) qui produit un tiers des émanations de CO^2.

A l'image de la Chine, dont 60 % de la population devrait vivre en ville en 2025 contre 45 % actuellement, les villes devront faire face à un enjeu majeur à la fois de développement consécutif à une absorption de la croissance démographique urbaine – qui peut dépasser un rythme de 10 % par an dans les pays émergents – mais également de réduction nécessaire car vitale de leur propre empreinte écologique au risque sinon de créer des villes invivables.

Vers une ville « intense »

Le cas de la France est éloquent pour comprendre les enjeux liés à la croissance des populations et du parc bâti et leurs impacts sur le territoire et l'environnement. Entre 1961 et 2011, la consommation de la surface habitable a été multipliée par 2,3 du fait, d'une part, de la croissance de la population française de près de 40 % et, d'autre part, de la baisse significative de la taille des ménages (3,1 en 1968 contre 2,3 en 2007). Cette consommation nette de surface habitable s'est développée plutôt « à l'horizontal » puisque la part de l'habitat individuel a représenté plus de 60 % des surfaces construites depuis 1975 contre 40 % précédemment. La diffusion du modèle d'habitat individuel, incarné par la maison avec jardin et la multiplication des zones d'activité économiques et commerciales à la périphérie des centres urbains sont les causes principales de l'étalement urbain, qui ne peut être en soi un modèle de développement pérenne pour les raisons notamment évoquées ci-après.

La ville étalée agit durablement sur les territoires agricoles et les espaces naturels. Ainsi, en France, le processus d'artificialisation des sols a porté principalement sur des terres agricoles (88 %); ce qui impacte durablement et de façon quasi irréversible la capacité productive alimentaire des populations. En France, ce développement « horizontal » au détriment d'espaces vierges a augmenté de 3 % entre 2000 et 2006, d'après la source Corine Land UE, tandis que la population augmentait de 4,4 %. Entre 1993 et 2004, les terres agricoles ont diminué de 2,8 % puis de 1 % entre 2006 et 2010, d'après l'enquête Teruti-Lucas.

L'étalement urbain accroît également les risques environnementaux sur les populations résidentes. A titre d'illustration, l'étalement urbain agit durablement sur la régulation des eaux (fleuves, rivières), dans la mesure où l'écoulement des eaux est rapide et intense sur les sols imperméabilisés, alors que les terres perméables participent à la régulation des crues. Historiquement, beaucoup de villes se sont développées au bord des fleuves ou en bordure de littoral pour bénéficier notamment de ces voies d'échange naturelles (port fluvial ou port marin). La moitié des communes françaises est ainsi exposée au risque d'inondation par débordement de cours d'eau. Ces zones dites exposées ont continué de s'urbaniser à un rythme de +1,2 % en zone inondable entre 2000 et 2006 (source UE-SOes / Corine Land Cover).

L'étalement urbain accroît les distances et génère plus de mobilité. Cette mobilité est source de pollutions. De nombreux chercheurs ont travaillé sur le lien supposé entre forme urbaine et comportements de mobilité des résidents; à cet égard, les travaux de Newman et Kenworthy[1] font référence et démontrent que la consommation annuelle de carburant par urbain est en relation et inversement exponentielle à la hausse des densités d'occupation urbaine (habitants et emplois à l'hectare). Ainsi, une ville comme Hong-Kong (10 fois plus dense que les villes européennes et 30 fois plus que

[1] *Newman Peter W.G., Kenworthy Jeffrey R., 1989, Cities and Automobile Dependence. An international Sourcebook, Gower Technical, Sidney.*

les villes américaines) génère moins de mobilité, à l'image du taux de possession de véhicule parmi les plus faibles (48 voitures pour 1000 habitants à comparer à 377 pour une ville britannique). Cette plus grande mobilité des actifs péri-urbains est source de pollution même dans l'hypothèse d'une ville bénéficiant d'un réseau de transports collectifs efficace, comme c'est le cas de la métropole parisienne. Ainsi, bien que la part des péri-urbains de la métropole parisienne utilisant les transports en commun soit nettement supérieure à celle des autres métropoles (16 %), les distances quotidiennes du fait de l'étalement urbain restent élevées (33,5 km). Les résultats du kit CO^2 élaboré par l'INSEE et SOeS pour estimer les émissions de CO^2 et gaz à effet de serre dues aux mobilités quotidiennes dans les métropoles montrent que les émissions étaient de 170 kg de CO^2/hab pour un résident de l'hyper-centre parisien et de 1000 kg/hab pour un péri-urbain habitant dans des secteurs moins desservis à comparer à 640 kg de CO^2/an qui correspondent à la moyenne des émissions d'un actif en France pour ses déplacements quotidiens entre son domicile et son lieu de travail (chiffres 2007).

Vers une ville « sobre »

Les pôles urbains sont par nature des grands consommateurs d'énergie et de grands émetteurs de gaz à effet de serre. Ils ne représentent que 1 % de la surface terrestre, abritent 50 % de la population mondiale et pèsent pour 63 % de la consommation d'énergie mondiale (WEO 2012). En 2030, selon le scénario de référence du WEO (World Energy Outlook), 6 habitants de la planète sur 10 vivront en ville, consommeront 73 % de l'énergie globale et émettront 76 % des émissions de CO^2. De fait, agir sur les pôles urbains, c'est agir durablement sur l'environnement. Les villes deviennent donc des territoires stratégiques dans l'application des politiques de transition écologique, et ce, d'autant que leur format et leur mode de gouvernance autonome leur permettent de définir à leur niveau des politiques ambitionnant une certaine autonomie énergétique. Comme le montre Peter Droege dans son ouvrage *The Renewable City : A Comprehensive Guide to an Urban Revolution*, le territoire devient un acteur majeur de l'avenir énergétique par le déploiement d'un système de décentralisation et de meilleure mutualisation énergétique ou par des stratégies de densification de la ville. L'un des enjeux réside dans la capacité des villes à reprendre en main localement les compétences énergie avec l'objectif de réduire les consommations, de diversifier les sources d'approvisionnement énergétique, de favoriser celles des énergies renouvelables, et de diminuer ainsi les rejets dans l'atmosphère et donc d'assurer une meilleure qualité de l'air.

Il n'y a pour autant pas de modèle unique. Chaque ville doit tenir compte de ses spécificités locales et des caractéristiques de son territoire et de son climat pour construire la ville « sobre ». Selon Peter Droedge, trois principes déterminants peuvent prévaloir pour faciliter le déploiement de stratégies énergétiques territoriales : 1) réforme des processus institutionnels qui gouvernent les prises de décisions urbaines et les politiques en matière d'infrastructures ; 2) déploiement d'un « processus d'*empowering* » des municipalités pour sécuriser et investir dans le potentiel des énergies renouvelables ; et enfin 3) pilotage avec les acteurs concernés (institutions, industries, entreprises et particuliers) pour agir ensemble autour d'une dynamique collective. En appliquant ces principes au cas de Copenhague, l'action municipale s'est concentrée sur le remplacement des combustibles fossiles en biocombustibles pour réduire les émissions, sachant que la ville de Copenhague possède l'un des réseaux de chaleur les plus importants du monde avec près de 1300 km de réseaux qui couvrent 70 % des logements et plusieurs communautés dans la région environnante. La municipalité a agi sur deux leviers : le remplacement du charbon par le gaz et les biocombustibles d'une part et la promotion de l'usage du réseau de chaleur auprès des résidents par un allègement fiscal introduit dès 1984 à l'échelle nationale, d'autre part. Cette politique a permis selon les données municipales de réduire les émissions de 665 000 tonnes de CO^2 par an et de fournir une chaleur à bas prix *(Wuppertal Institute 2009)*.

L'un des enjeux des villes liés à la transition énergétique dépend de leur capacité à déployer une stratégie Facteur 4 d'ici 2050 et donc de leur aptitude à définir une vision à moyen/long terme spécifique. La mise en place de Plans Climat a permis ainsi de favoriser l'émergence de projets à travers l'Europe. Ils reposent sur, d'une part, un diagnostic des sources d'émission de gaz à effet de serre et leurs évolutions à l'échelle du territoire métropolitain, et, d'autre part, sur un plan d'actions visant à stabiliser et à réduire à la source les émissions de gaz à effet de serre. Ils deviennent très concrets par l'instauration d'un cadre défini (calendrier d'actions, objectifs, indicateurs, scénarios à moyen/long terme) pour répondre au Facteur 4 d'ici 2050. Ainsi, la ville de Londres s'est inscrite dès 2007 dans une trajectoire ambitieuse avec un objectif de réduction des émissions sur son territoire de 60 % à horizon 2025 (par rapport à 1990).

2. DENSITÉ ET RÉSEAUX : VERS UNE APPROCHE SYSTÉMIQUE

La densité n'est plus un gros mot, ce changement radical a d'abord résulté de la prise en compte du problème de l'énergie.

Même si les premières réglementations thermiques et les premières démarches de certifications environnementales ont été instituées à l'échelle stricte de bâtiments et non de quartiers ou de ville, il est vite apparu évident que la densité était un facteur de sobriété énergétique. D'abord à l'échelle des bâtiments eux-mêmes : certes une tour haute de plus de 200 m de haut (ITGH) restera toujours plus énergivore qu'un immeuble bas (énergie consommée par les systèmes de transports verticaux, complexité des systèmes de rafraîchissement et de desserte en fluides), mais un bâti dense, à l'exemple du bâti haussmannien par exemple, avec ses immeubles mitoyens, donc diminuant fortement les surfaces d'échanges énergétiques (notion de compacité, rapport entre surfaces de façades et surfaces de planchers) est beaucoup plus efficace que des constructions isolées.

Le temps où l'on n'imaginait un immeuble énergétiquement responsable qu'avec un puits canadien et des éoliennes, peu compatibles avec une structure urbaine, semble révolu et le confort d'usage, auquel contribue le contexte urbain, est lui devenu un facteur incontournable pour les utilisateurs.

Le meilleur moyen de réduire le poids énergétique d'un bâtiment est de concevoir celui-ci de manière à ce qu'il ne consomme pas ou peu d'énergie. Dans le cadre d'une opération de construction neuve ou de réhabilitation, il est nécessaire :

- en premier lieu, de réduire les besoins énergétiques par des moyens passifs : isolation renforcée, réduction des ponts thermiques, limitation des infiltrations d'air, récupération passive de la chaleur des eaux usées et de l'air vicié, valorisation de la lumière du jour, utilisation de l'inertie thermique du bâtiment ;
- ensuite, de valoriser dès que possible les énergies renouvelables ou de récupération locales, directement ou indirectement (par le biais d'un réseau de chaleur) : solaire, géothermie, biomasse, pompe à chaleur sur eaux usées ;
- enfin, de concevoir et de mettre en œuvre des systèmes techniques performants : optimisation des schémas de production et amélioration des rendements.

Mais plus encore que la consommation énergétique des bâtiments, c'est la combinaison bâtiment + transport qui semble le facteur pertinent. C'est à la fois le bon niveau d'analyse et le bon niveau d'intervention. Rien ne sert de construire un immeuble basse consommation ou même BEpos s'il n'est pas à proximité immédiate de transports en commun.

Le couple gagnant bâtiment + transports

Certaines villes ont d'ores et déjà développé des plans d'actions en direction du secteur du bâtiment, entraînant d'importants chantiers de rénovation du parc bâti existant, le déploiement de codes de construction et référentiels passifs ou standards énergétiques (Règlementation Thermique en France, bâtiments BEPOS…). Ces initiatives propres aux villes peuvent être plus ambitieuses que celles définies à l'échelle nationale, voire être pionnières puis reprises sur l'ensemble du territoire. Barcelone a ainsi depuis 2000 mis en place une ordonnance solaire qui impose de produire à hauteur de 60 % de l'eau chaude fournie par des systèmes solaires thermiques. Cette initiative locale a ensuite été adoptée par le Code National de la Construction.

Le transport est également l'un des axes d'effort ciblés par les villes pour réduire leur empreinte écologique. L'objectif est multiple : réduire les phénomènes de congestion, favoriser l'auto-partage et l'usage des transports collectifs, promouvoir la mobilité douce. La ville de Graz en Autriche fait figure de pionnière dans le domaine. Face à la dégradation constante de la qualité de l'air en ville, elle est devenue la première ville en Europe à systématiser la limitation de vitesse en ville à 30 km/h pour l'ensemble des véhicules sur toutes les voies à l'exception des grands axes routiers. Elle a également favorisé les voies piétonnes, l'usage du vélo en ville et a été la première ville en Autriche à créer un centre de la mobilité et à déployer une nouvelle flotte de bus alimentée en bio carburant (H. Rohracher, 2010).

A Londres, le choix s'est porté sur l'instauration d'un péage urbain comme à Stockholm, servant au financement de projets de transports publics. Il a été mis en place en 2003 et s'est accompagné du développement de nouvelles lignes de bus, de l'augmentation de la capacité ferroviaire par l'ajout de 1200 voitures supplémentaires, et a permis de réduire *in fine* 1) le volume de circulation de 18 %, 2) la perte de temps dans les embouteillages de 30 %, et 3) les rejets de CO^2 de 150 000 tonnes (source : compagnie londonienne d'exploitation, McKinsey 2010).

Enfin, l'un des leviers au service des collectivités pour réduire la part des déplacements en voiture et les émissions de CO^2 réside dans les initiatives d'aménagement du territoire urbain et des projets de densification, et tout particulièrement autour des axes de transports publics. Ces initiatives peuvent contribuer à créer des zones à faible émission. La Ville de Grenoble a ainsi adopté une charte d'urbanisme et transports intégrée au Plan de Déplacement Urbain et définissant un contrat d'axe pour chaque nouvelle ligne de transports en commun (notamment tramway). Cette démarche permet de planifier et de coordonner une densification au voisinage des axes de transport (tramway) et de favoriser de fait la densité urbaine et la réduction des mobilités et donc les sources de polluants.

La ville : aire des réseaux

Il faut penser les bâtiments cohérents avec leurs territoires supports, les bâtiments n'étant plus des ouvrages isolés mais connectés. Il est nécessaire de raisonner à l'échelle du territoire pour valoriser dès que possible leurs capacités de production et de stockage énergétique, d'échange et de mutualisation avec leur territoire support.

Or la ville est le champ d'action idéal pour la mise en place de réseaux : réseaux de distribution d'eau (dès les villes romaines), réseaux d'assainissement (apport majeur de la ville du Moyen Age), réseaux d'éclairage public (dormez braves gens !), réseaux de collecte et de gestion des déchets (il est cinq heures Paris s'éveille), réseaux de distribution de chaleur (les regards fumants sur les trottoirs de New York) et bien évidemment les réseaux de transports en commun qui font inévitablement partie de l'image de marque des grandes villes. Le métro fut, au début du XXe siècle le symbole des capitales, le tramway semble être redevenu au début du XXIe le symbole des villes éco-responsables.

Là encore, le renversement de perception semble flagrant : le métro, pointé dans les années 1960 comme un symptôme de la ville néfaste (« métro, boulot, dodo ») est aujourd'hui mis en avant comme un élément d'éco-citoyenneté et de confort. L'EPADESA annonce régulièrement avec fierté que plus de 85 % des utilisateurs du quartier d'affaires de La Défense utilisent les transports en commun et, partout dans le monde, les nouveaux projets les plus emblématiques sont implantés directement sur des nœuds de transports en commun (The Shard à Londres, Ground Zero à New York ou l'Institut du Design à Hong Kong).

La ville est même (re)devenue un lieu d'expérimentation en matière de transports partagés avec des expériences telles que vélib ou autolib.

Concevoir performant nécessite de mutualiser « pour moins construire » : cet état d'esprit permet l'atteinte d'objectifs énergétiques et environnementaux exemplaires, dans un contexte économique cohérent. A ce titre, la valorisation d'énergies renouvelables ou de récupération sur les réseaux de chaleur permet de disposer d'une énergie écologique, à faible poids CO^2, l'échange énergétique permet en outre de mobiliser les comportements vers un collectif vertueux.

La France compte environ 400 réseaux de chaleur et de froid, qui équipent 300 villes. A l'heure actuelle, deux millions de logements bénéficient de cette distribution de chaleur délocalisée, les *smart-grids* qui se développent donnent aux bâtiments et aux territoires un rôle fondamental pour réussir la transition énergétique.

Bien plus qu'un élément de confort, le rafraîchissement des bâtiments devient un enjeu d'aménagement urbain durable. Pour la ville durable, le froid, énergie indispensable, se conçoit surtout en réseau : cette solution collective répond intelligemment aux besoins en milieu urbain dense par ses atouts d'efficacité énergétique et environnementale. Elle utilise efficacement les fleuves et rivières qui traversent nos villes.

Les équipements de production alimentés électriquement fabriquent du froid sous forme d'eau glacée avec la meilleure efficacité énergétique possible. La chaleur dégagée par les équipements de production peut être soit évacuée à l'extérieur, soit valorisée au travers de systèmes de récupération d'énergie, permettant ainsi de maximiser l'efficience énergétique de l'installation.

Ne plus construire pour jeter : la ville se reconstruit sur elle-même

On peut donc constater que la ville est une réponse pertinente aux enjeux du développement durable. C'est aussi le lieu d'une action massive et rapide pour agir sur ces enjeux. Et cela d'autant plus que la ville de demain est déjà devant nos yeux, car elle sera majoritairement composée de ce qui a fait son histoire.

Une analyse du bilan carbone des constructions conduit immanquablement à se poser la question de la réutilisation des immeubles.

La ville est le lieu idéal d'expérimentation de la transformation et du réemploi (réhabilitation de friches industrielles, transformation de bureaux en logements, d'immeubles industriel en bureaux), autre enjeu majeur du développement durable : ne plus construire pour jeter.

Si l'on admet que trois quarts des Français habitent dans des territoires urbains, auxquels sont attribués l'essentiel des consommations d'énergie et d'émissions de gaz à effet de serre, et en admettant que la construction neuve ne représente que 1 % du bâti existant dans une ville, le renouvellement du parc construit est bien l'un des enjeux prioritaires des villes, étant entendu que l'inertie du développement urbain est très importante (dans 50 ans, 70 % de la ville existante sera telle qu'elle est aujourd'hui), à la fois pour des raisons liées à la transition énergétique mais également pour une meilleure appropriation par les urbains des territoires.

La régénération de la ville et de son parc bâti par la transformation des usages et des bâtiments permet de s'inscrire dans les objectifs de réduction de l'empreinte écologique en générant un gain substantiel de réduction des émissions de CO^2 ou gaz à effet de serre en comparaison à une opération de démolition-reconstruction (ou *tabula rasa*). A l'image de la mutation d'anciennes usines en campus tertiaire de dernière génération (IN/OUT à Boulogne), ou la transformation d'anciens entrepôts en cité des loisirs (Cité du Cinéma à St-Denis) ou pôle de commerces (Docks Vauban au Havre), l'empreinte écologique de ces projets est bien meilleure et bénéfique : la conservation des bâtis dans l'opération IN/OUT a permis de réduire de 17 % les émissions par m^2 par rapport à l'existant et de 42 % par rapport à une construction neuve (source : Carbone 4 / SFL 2013).

Le renouvellement urbain est un facteur de préservation du patrimoine historique des lieux, et donc des identités singulières de ces lieux, et permet de favoriser ainsi, par le développement de nouveaux usages, l'appropriation et la « désirabilité » d'un lieu ou d'un territoire; enjeu de la ville durable qui doit demeurer attractive.

Dans « Un avenir pour notre passé ? », article paru en 1975 dans la revue *L'Architecture d'Aujourd'hui*[1], Bernard Huet stigmatisait les interventions en centre ancien, menées au mépris du contexte, par les architectes modernes des années 1960 et 1970. Il valorisait, au contraire des démarches de *tabula rasa*, les interventions sur « l'ordinaire de la ville » ou le « déjà là », en considérant que la réparation de la ville européenne est une source majeure de civilisation, car accompagnant l'histoire d'une ville ou d'un territoire. Ce constat posé, la question est de savoir sur quelle ville on construit la ville. A chaque situation urbaine doit correspondre une réponse appropriée. Ainsi, dans les tissus fortement constitués, la forme urbaine demeure, l'usage évolue, la ville se métamorphose sans que sa structure physique ne soit modifiée par des interventions de substitution, greffe ou compléments. D'autres interventions notamment sur des friches industrielles en périphérie des villes ont donné naissance à des projets emblématiques de reconquête de territoire (ex. : Presqu'île de Lyon Confluence, l'île de Nantes).

Ces démarches ont montré la forte implication des infrastructures et réseaux de transports et ont permis de développer les notions de paysage, patrimoines industriels et de ville désirable. La reconversion de certains quartiers rendue possible par la transformation des usages (friches industrielles ou militaires, espaces délaissés, ou territoires d'infrastructure) a pour objectif de créer de nouveaux quartiers attractifs en ville, voire en centre-ville, pour renforcer le rayonnement et l'attraction des agglomérations, développer une offre innovante en matière de commerces et loisirs urbains, mettre en valeur les qualités paysagères d'un site requalifié, reconquérir des espaces délaissés et de fait construire une nouvelle identité urbaine qui ne fait pas table rase du passé, bien au contraire… Dans chacune de ces opérations de requalification urbaine, la recherche de nouvelles identités urbaines et sociales est omniprésente : à Roubaix, l'ancienne piscine municipale construite en 1932 dans le style Art déco et transformée en musée d'Art et d'Industrie devient un lieu de mémoire et de culture à la mémoire de la gloire de l'industrie textile. A Saint-Nazaire, Escal'atlantic au cœur de la base historique des sous-marins, montre à travers la reconstitution et la théâtralisation d'un paquebot le désir de reconstruire une identité urbaine basée sur le savoir-faire local en matière de construction navale et le désir de réappropriation du port et du littoral.

3. LE NUMÉRIQUE AMPLIFICATEUR D'URBANITÉ

Quatre milliards d'êtres humains possèderont un smartphone en 2018. En 2020, 50 milliards d'appareils seront connectés à Internet (téléphones, ordinateurs, voitures, équipements ménagers…). Le réseau social Facebook est utilisé chaque mois par 1,2 milliard de personnes dans le monde.

On estime que le volume de données produites par an dans le monde sera multiplié par 20 entre 2010 et 2020. La connectivité est aujourd'hui au cœur des stratégies de territoire, tant en termes d'attractivité que de politique de réduction de la fracture numérique.

Selon le cabinet d'études ABI Research, 8,1 milliards de dollars ont été investis en 2010 pour développer les « villes intelligentes » et ce marché devrait atteindre 39,5 milliards de dollars d'ici 2016. S'agit-il d'un mirage du marketing urbain ou d'une véritable promesse de renouveau et d'efficacité ? Comment faire en sorte que le numérique soit créateur de valeur pour nos villes, en stimulant l'innovation ?

Vivre ensemble et connectés

Sur les 2 milliards de recherches effectuées chaque jour sur Google, 30 % concernent le local. « Le citoyen numérique est le véritable acteur de la ville du futur, à l'origine du changement et du développement urbain », affirme Thierry Happe, fondateur de l'observatoire mondial des innovations numériques Netexplo.

Dans son intervention, Pierre Ducret relève que les spécificités fondamentales des villes, en tant qu'espace de vie, sont renforcées par le numérique : maximisation des relations sociales, rencontre avec l'altérité, sérendipité… Ces propos rejoignent ceux de Jean Viard qui lors du premier séminaire a développé l'idée selon laquelle nous avons inventé les liens informatiques pour accompagner le développement d'une société collaborative, d'acteurs participants d'un modèle social qui rassemble des égaux autour de projets communs.

La ville ne peut pas être « virtualisée ». Une sorte d'hybridation, une convergence entre la ville et l'espace virtuel est en train de se produire. Aux besoins d'information en temps réel permettant d'optimiser nos pratiques de la ville, s'ajoutent une demande de services de proximité et une appétence des habitants à développer de nouveaux modes de coopération. Les capacités des outils numériques sont mises à profit pour mettre en relation les acteurs des territoires, en rapprochant en temps réel l'offre et la demande. Des réseaux sociaux « hyperlocaux », participatifs et collaboratifs, d'agrégation de services de proximité pour les citoyens et les acteurs du territoire se mettent en place : services publics dématérialisés, informations locales, échanges citoyens, conciergerie et e-commerce, systèmes de diffusion d'alertes…

Quelques exemples pour illustrer ces dynamiques :

• A Jakarta, le site *Lewatmana* est une plate-forme collaborative qui donne en temps réel l'état du trafic automobile grâce aux informations partagées par les automobilistes par le biais des SMS, tweets et images de webcam.

• *Fix my Street*, plate-forme créée en 2007 en Grande-Bretagne, permet aux citadins d'alerter en temps réel des dysfonctionnements dans les espaces publics en transmettant une information géolocalisée.

• Le numérique accompagne également les projets d'urbanisme participatif. La ville de Montpellier a testé une application mobile expérimentale « Villes sans limite » qui permet à chacun de composer sa vision personnelle de l'évolution de la ville à travers 6 thèmes fondateurs : le rapport à la nature, à la créativité, à la mobilité, à la densité, au monde numérique et à la vie de quartier. L'expérience peut se faire *in situ*, à partir de smartphone ou de tablettes connectées au réseau 3G. L'ensemble des données récoltées est ensuite agrégé et analysé en temps réel et disponible sur Internet et sur les réseaux sociaux.

Le numérique permet de développer un nouveau système urbain d'intelligence collective, un *hub* social fondé sur une logique de réseau maillé collaboratif qui œuvre pour améliorer nos conditions de vie dans le monde réel. C'est en utilisant les outils numériques que peuvent se développer aujourd'hui de nouveaux modes de vie urbains, qui s'appuient de plus en plus sur le partage et la mutualisation d'équipements et de services qui vont dans le sens des synergies et des économies de ressources : auto-partage, covoiturage, mutualisation de parkings, espaces publics multifonctions, espaces de travail partagés…

Le métabolisme urbain 2.0

Les services urbains s'adaptent afin de rendre soutenable l'urbanisation, en tirant profit des nouvelles technologies pour renforcer les approches systémiques et multiscalaires. La ville intelligente doit en effet être comprise comme un système urbain où les différents silos (énergie, transport, éclairage public, bâtiments…), jusqu'alors considérés comme autonomes et déconnectés les uns des autres, sont réunis par un réseau rassemblant les données éparses pour les traiter comme un tout. Se pose également la question de la fiabilité de ces infrastructures urbaines totalement numérisées, de leur résilience en cas d'événement météorologiques majeurs ou en cas de cyberattaque ?

Smart grid *et gestion locale de l'énergie*

Les villes disposent de capacités de production encore sous-exploitées, constituées de ressources locales d'énergies renouvelables (solaire, éolien, géothermie, biomasse) et de gisements de chaleur de récupération (incinération de déchets, eaux usées, *data center*). Afin de réduire la dépendance des villes aux énergies fossiles sans viser, au moins à moyen terme, leur autonomie énergétique, il s'agit de tirer parti au maximum du potentiel local en articulant le fonctionnement des unités de production et de distribution aux différentes échelles (bâtiment, quartier, ville, pays) et en favorisant les synergies entre les différents réseaux (électricité, gaz, chaleur, froid).

Le caractère intermittent des énergies renouvelables, associé à la forte variabilité dans le temps de la demande en énergie, nécessitent de mettre en place des dispositifs de régulation de la demande (effacement, décalage de la demande) et des capacités de stockage, l'une des voies les plus prometteuses étant celle des batteries des véhicules électriques.

Le développement des outils électroniques et informatiques permet de piloter simultanément et en temps réel des sites de production, de stockage et de consommation. De simples consommateurs, les bâtiments deviennent producteurs d'énergie, et font émerger une économie d'échange locale où chacun peut développer des stratégies d'achat et de vente.

Au-delà des progrès techniques à venir et de la question des modèles économiques qui restent à inventer, la réussite de ces nouveaux systèmes énergétiques passera par une appropriation des utilisateurs. Comme le souligne Alain Maugard, cette relocalisation des enjeux énergétiques constitue un défi pour les acteurs des territoires, qui peuvent y puiser la motivation nécessaire pour faire évoluer leurs comportements. Une opportunité pour dynamiser la démocratie locale ?

Mobilité augmentée

La mobilité urbaine est en mutation sous l'influence notamment des technologies. Les mobilités physiques et virtuelles se rejoindront demain pour s'inscrire dans une continuité d'activités et d'accès aux services quotidiens. La mobilité devient un lieu de vie active, de loisirs et de productivité, d'échanges et d'efficacité.

L'information en temps réel et les modes de paiement sont intégrés entre tous les modes de transport, collectifs (horaires d'arrivée et départ, disponibilité des sièges), de service (disponibilité et conditions de circulation des taxis, navettes, véhicules en location), partagés (disponibilité et capacité des stations des véhicules en auto-partage et en libre-service), collaboratifs (disponibilité de places de covoiturage et de véhicules en location entre particuliers) ou individuels (disponibilité des places de parking, trafic). A tout moment, chacun dispose de plusieurs options, qui évoluent en temps réel au gré des propres orientations, et s'adaptent

[1] *N°180, juillet-août 1975, p. 68-74.*

en prenant en compte les conditions réelles de l'écosystème et en anticipant les conséquences d'éléments imprévus : incident de trafic, événement sur la voirie, etc.

Couplée à une offre améliorée de services de transports, les dispositifs numériques d'aide à la mobilité permettent de faire évoluer nos modes de déplacements en offrant des alternatives à l'usage systématique de la voiture individuelle. Ils permettent également à leurs utilisateurs de disposer d'informations en temps réel et géolocalisées les orientant dans la ville en fonction de leurs besoins d'accès aux services de proximité (localisation d'un restaurant, d'offres culturelles…).

La logistique urbaine bénéficie elle aussi des capacités de traitement de données intelligentes et collaboratives. Les véhicules de transport de marchandises sont géolocalisés et leur capacité de transport disponible est pilotée en temps réel et anticipée. Les places de livraison sont équipées de capteurs et peuvent être réservées à distance. Dans chaque pôle urbain, le partage de l'ensemble des informations liées à la demande de transports de marchandises vers ce pôle, d'enlèvement de marchandises ou de déchets vers l'extérieur, à la demande de livraisons au sein même du secteur, aux offres de transport et aux capacités de stationnement disponibles, permet d'optimiser les ressources, de gagner en productivité et ainsi de libérer l'espace urbain.

Big brother is beautiful

Le sujet de la protection de la liberté individuelle revêt un caractère particulier dans le cadre de nos usages du numérique en tant qu'urbains. En effet, alors que la ville autorisait autrefois l'anonymat, elle est aujourd'hui remplie de capteurs et de caméras. Nous sommes par ailleurs de plus en plus enclins, en échange de services gratuits, à accepter de fournir des données personnelles et de nous laisser géolocaliser.

Prenons l'exemple des craintes de certains de la possible mainmise de Google sur la ville. Certains l'imaginent premier opérateur de transport terrestre par son projet de voiture totalement automatique ou par l'intégration de nos données de mobilité. Que penser de leur acquisition récente d'une entreprise de thermostats MERT ? Enfin, on parle de réalité augmentée avec l'arrivée des Google Glass qui offrent la possibilité d'un affichage en surimpression au ras de l'œil des données relatives aux lieux visités, accompagnée du risque de voir la ville avec les yeux de la première régie publicitaire du monde.

Ces craintes renvoient à la question de la gouvernance de cet espace numérique urbain et du rôle des acteurs historiques de la ville. Le phantasme du progrès technologique ne doit pas nous faire perdre de vue que la ville est au service de ses habitants. Le potentiel du numérique doit être mis au service du projet urbain, comme outil et non comme une finalité. Les acteurs du monde réel doivent se l'approprier, mettre à profit son potentiel de décloisonnement, expérimenter pour faire émerger de nouvelles façons de travailler, en associant les secteurs publics et privés, *start-up*, grandes entreprises et habitants dans de nouveaux modes de coopération.

4. MIX(CITÉ) : LA VILLE DURABLE, NOUVELLE SOURCE DE CIVILISATION PAR LES PRINCIPES DE PARTAGE ET DE MUTUALISATION

Sobriété coopérative et haute qualité de vie

En japonais, deux idéogrammes composent le mot « crise » : l'un signifie danger et l'autre opportunité. A l'heure d'une inéluctable transition vers une économie plus sobre en carbone et plus respectueuse de la nature, la ville durable favorise par sa compacité l'émergence de solutions collectives nécessaires aux échanges et à une utilisation plus intensive des ressources locales. Densité, mixité et consommation énergétique sont des enjeux fortement corrélés. « *L'erreur serait de penser que la durabilité urbaine ne se définirait qu'à travers des réponses techniques. Les nouveaux quartiers s'inscrivent également dans un projet social basé sur la mobilisation citoyenne. Quel est l'objectif du développement durable ? C'est de mieux vivre ensemble, d'assurer une meilleure qualité de vie sans compromettre l'avenir c'est-à-dire l'épuisement des ressources* », rappelle Richard Laganier, professeur à Paris Diderot et président du comité national français de géographie.

« *Pour être sobre, un territoire doit donc être intelligent. Il doit mobiliser les ressources locales et tirer parti des complémentarités entre acteurs en organisant les échanges entre la production et la consommation* », souligne Pierre Veltz, PDG de l'établissement public Paris-Saclay. La transition écologique ne pourra ainsi se faire qu'en associant des innovations techniques et des innovations sociales. Pour l'économiste Benjamin Coriat : « *La mise en place de modèles économiques reliant dans des coopérations renforcées des acteurs multiples, entreprises publiques et privées, centres de recherche et universités, collectivités locales, associations et organismes à but non lucratif, poursuivant des buts d'utilité publique, est une condition de la réussite de la politique nouvelle* ». L'objectif de satisfaire l'ensemble des besoins humains dans une économie permanente de moyens renforce l'attractivité du territoire. La révolution est en marche et dans le sillage de la fameuse haute qualité environnementale, Phosphore, laboratoire de prospective en développement urbain durable créé par Eiffage en 2007, expérimente sur le terrain (Marseille, Strasbourg, Grenoble) des solutions sur mesure visant à apporter une « haute qualité de vie ».

Economie fonctionnelle et solidaire : moins de biens, plus de liens

Internet, smartphones, Wi-Fi, Bluetooth… L'avènement des communications et d'échanges dématérialisés favorise le glissement de la propriété au profit de l'usage, ce qui entraîne de profondes remises en question. « De nouvelles économies émergent déjà. Ainsi apparaît l'économie de fonctionnalité (Vélib, Autolib…) ou encore l'économie circulaire où le déchet de l'un devient le matériau entrant de l'autre », relève Sabine Desnaut, directrice du développement durable chez Nexity. L'économie de fonctionnalité invite à consommer moins de ressources en diminuant les coûts et en transférant l'activité économique de la production de biens vers l'offre de services. La consommation collaborative est un formidable coup de pouce au développement durable. L'essor des systèmes de pair à pair ouvre des perspectives inédites. « En plaidant pour " moins de biens et plus de liens ", les systèmes d'échange distribués participent aussi à la reconfiguration des rapports sociaux », notent Vidal Benchemol et Stéphanie Lemoine dans leur livre *Vers un nouveau mode ville*[2]. Avec des formes très diverses. Du côté des particuliers, on partage son espace privé, ses ressources, besoins, services et compétences. Citons par exemple la colocation (en France, 2,5 millions de logements pourraient servir de cadre à des cohabitations intergénérationnelles), la location touristique (Airbnb…), l'habitat groupé (Patrick Bouchain…), l'usage communautaire de garage à vélos ou de laverie collective, le troc, le covoiturage, les achats alimentaires groupés (La Ruche qui dit oui…), des cours de soutien scolaire, du bricolage, des gardes d'enfants. « La consommation collaborative permet concrètement de mutualiser les usages, d'éviter que chacun possède des objets dans son coin alors qu'ils ne servent qu'occasionnellement », note l'économiste Anne-Sophie Novel dans son ouvrage *Vive la co-révolution*[3]. Les particuliers qui se retrouvaient jusqu'alors dans les restaurants interentreprises et autres clubs de sport peuvent désormais travailler côte à côte dans des *coworking spaces* où les équipements sont mutualisés (photocopieuse, imprimante, etc.). L'idée du gagnant-gagnant prend tout son sens avec la mutualisation énergétique des *smartgrids* à Issy-les-Moulineaux (Issygrid), Lyon-Confluence (Hikari), etc. Une solidarité énergétique peut aussi s'opérer entre le parc existant et les bâtiments neufs, bureaux, etc. En cœur d'îlot, les bâtiments BEPOS peuvent dériver leur surplus d'énergies renouvelables au profit de bâtiments voisins. Une approche « chronotopique » de l'espace, qui varie selon les heures du jour, peut ainsi utiliser la chaleur des bureaux pour chauffer durant la nuit les logements des étages voisins. Alain Maugard préconise le regroupement d'immeubles composant un collectif de producteurs mais aussi d'acheteurs d'énergie qu'ils pourraient s'échanger selon leurs besoins et leur capacité d'autoconsommation. Les rencontres physiques entre habitants d'un même immeuble, îlot, quartier, profitent du soin apporté à de nouvelles formes d'espaces publics à l'heure où les places et le mobilier urbain sont souvent peu propices à la flânerie et au dialogue. Le retour à la nature en ville peut être vecteur de nouvelles rencontres. A l'image des jardins partagés qui fleurissent à Paris ou de la nouvelle coulée verte de Nice, une promenade de 12 hectares de verdure avec une cascade de jardins et de jets d'eau dont raffolent petits et grands. Ce peut être aussi la création d'événements sportifs et culturels qui rapprochent et fédèrent des habitants à l'échelle d'un quartier.

Mix(cité), la ville pour tous

La mixité des fonctions va de pair avec une réelle mixité sociale et intergénérationnelle, triptyque gagnant pour éloigner les risques d'isolement, de clivages sociaux et d'étalement urbain. La diversité de l'habitat, tant dans son coût que dans sa forme, est une des clefs de la réussite à répondre aux aspirations et aux besoins individuels et collectifs. Mais gare aux excès ! En 2011, une vingtaine d'architectes renommés (Marc Barani, Francis Soler…) ont lancé « La déclaration de Monaco » condamnant une architecture durable réduite à la seule performance thermique et contestant une profusion de règles confiant selon eux à l'absurdité : « Architecture et technique doivent s'accorder sans que les normes ne brident la créativité du métier », tempêtait Jacques Ferrier tandis que Rudy Ricciotti appelait lui à la « désobéissance civile » ! Chercheur sur les écoquartiers à l'Insa de Lyon, Vincent Renauld met en avant les possibles réticences à cette nouvelle façon d'habiter : « Au nom du développement durable, l'habitant doit préférer la douche au bain, accepter balcons en vis-à-vis et passerelles collectives… A l'image des cultures nordiques des premiers écoquartiers, plus favorables au contrôle social, ce sont alors toutes les frontières de l'espace privé qui se trouvent déplacées. » Qui pointe d'autres problèmes dans le fait d'habiter dans des bâtiments thermos avec peu de fenêtres : « L'ouverture des fenêtres reste très ancrée dans l'usage quotidien de la culture latine, pour faire entrer le soleil, entendre les bruits de la ville, discuter, s'accouder, sans oublier l'imaginaire social comme l'évacuation symbolique des miasmes au réveil. Le besoin d'aération ressenti par les usagers s'oppose alors à la ventilation technique du bâtiment. » Les habitants des écoquartiers reconstituent aussi les frontières de leur espace privé pour se protéger du regard des autres. Une trop grande densité est assez mal perçue, les quartiers durables doivent davantage intégrer la population à la démarche pour améliorer l'appropriation des lieux. Hormis au sein des coopératives d'habitants, l'habitat est largement conçu comme le lieu de l'intimité de la sphère privée comme le montre le plébiscite des Français pour la maison individuelle. L'architecte Françoise-Hélène Jourda déplore que la plupart des écoquartiers soient des expériences de laboratoire où tous les paramètres ne sont pas forcément présents : « La composante sociale en particulier, il ne s'agit pas de quartiers difficiles ou de populations souffrant d'exclusion mais plutôt de quartiers de " bobos ".» Le problème de l'échelle d'intervention se pose aussi. « Les écoquartiers correspondent à l'une des échelles du tissu urbain qui sont emboîtées et se déclinent en quatre niveaux principaux d'un point de vue " développement durable " : la grande échelle, celle du territoire, de la métropole, la ville, cœur d'agglomération ou centre historique, souvent définie administrativement (Bordeaux), topographiquement (Besançon) ou culturellement (Carcassonne) ; le quartier, entité à géométrie variable mais finie et limitée à un foncier hors connexions aux infrastructures (transports, énergie, épuration, services collectifs) qui dans la problématique des écoquartiers ne représente qu'une infime parcelle, le bâtiment enfin, auquel on assigne des objectifs environnementaux comme s'il s'agissait d'un ensemble " hors sol " », répondait au *Point* l'architecte Jean-Robert Mazaud.

Des urbains acteurs de la cité

En outre, bon nombre d'écoquartiers sont le fruit d'un projet politique de la collectivité entrepris dans le cadre de son agenda 21 ou de son plan climat sans bien souvent que ses habitants aient été associés à sa conception, à son évolution et à sa gouvernance. « L'implication des résidents au projet, leur sentiment d'être acteur et d'améliorer leur espace de vie constituent le bien-être citoyen et paraissent être insuffisant au sein des écoquartiers », souligne Jean Hetzel président-fondateur de l'Institut des conseillers environnementaux pour le bâtiment (ICEB) dans son tout nouveau livre *Bâtiments et aménagement durable*[4]. Prise en compte du génie du lieu, des ressources économiques et de la culture des habitants… Malgré une indispensable approche sur mesure, la recette miracle n'existe pas. Si ce n'est une bonne dose de désir commun d'expérimenter de nouvelles technologies mais aussi de partager une culture de l'écologie. Les diverses expériences mises en œuvre ici et là au sein du voisinage nourrissent toutefois le terreau de mutations profondes nous réservant sans doute encore de belles surprises. Le suivi de ces expérimentations citadines, l'analyse et le partage de leurs résultats, le nécessaire développement pédagogique des meilleurs usages domestiques (seuls garants d'une efficacité énergétique maximale selon Alain Maugard) sont les maillons du succès d'une authentique approche urbaine durable, globale et transversale.

[2] *Editions Alternatives, Collection Manifestô, 2013.*

[3] *Editions Alternatives,Collection Manifestô, 2012.*

[4] *Editions Afnor, 2014.*

CONCLUSION

La ville est un écosystème artificiel. Ce patrimoine collectif, creuset de valeurs citoyennes, nécessite l'engagement de tous ses acteurs. Cela à travers un processus de décision et de concertation citoyenne, propice à plus de démocratie et de mieux-vivre ensemble. Une tentative vertueuse à même d'inventer une nouvelle source de civilisation.

La notion de développement durable évoque une manière de concevoir le changement, les décisions qui engagent le présent et l'avenir des villes.

La ville durable, c'est le territoire de l'innovation et de tous les possibles. Cet urbanisme « new look » se doit d'être efficace pour offrir une source de civilisation permettant aux habitants de recomposer leur lien à la nature. La ville durable, c'est la ville de demain, qui construira sa réussite dans le respect du développement durable afin de s'inscrire « durablement » dans l'avenir.

La transition que nous vivons actuellement ne doit pas être un simple verdissement du cadre existant. Engager cette mutation, c'est adopter un nouveau modèle économique et social en évaluant ses impacts et sa rentabilité à long terme. L'occasion de réinventer nos façons de consommer, de produire, de travailler, de vivre ensemble.

SEMINAIRE N°3

Economie résidentielle et aménagement du territoire : quels enjeux ?

CONTRIBUTION DE :
VICTOR BETH, CORINNE LAMARQUE, MARINE ULIVIERI

INTERVENANTS :
LAURENT DAVEZIES, PASCAL DIBIE, MARTIN VANIER

Il existe différentes définitions du terme de territoire. Laurent Davezies (économiste) et Eloi Laurent (directeur d'un rapport publié en 2013 intitulé *Vers l'égalité des territoires)* s'accordent pour dire que c'est un lieu de pouvoir avec une frontière. Ces deux notions sont importantes pour comprendre la dimension de territoire : le terme de pouvoir renvoie au fait que le territoire dispose d'un degré d'autonomie dans ses décisions politiques; la frontière traduit quant à elle la notion de limite juridique et évoque à ce titre la question de la relation avec d'autres territoires. Du point de vue administratif, un territoire peut aussi bien être une ville, un département ou une région.

Par ailleurs, le territoire est une création qui peut avoir trait à l'espace géographique mais ne s'y réduit pas : il est le résultat de volonté et de vision politiques. Ainsi la loi relative à « la Modernisation de l'Action Publique Territoriale et l'Affirmation des Métropoles » (Maptam), adoptée par le Parlement en décembre 2013, prévoit notamment la création de la métropole du Grand Paris au 1er janvier 2016. Elle est en ce sens une parfaite illustration du lien entre territoires et projets politiques. Il s'agit de la loi sur le sujet la plus récente mais il en existe d'autres, à l'instar de la création en 2004 des pôles de compétitivité.

Si le territoire est défini par sa dimension politique, la question se pose de savoir quel est le but recherché par ces différentes politiques territoriales. La Constitution de 1958 mentionne trois formes d'égalité : entre les citoyens, entre les hommes et les femmes et entre les collectivités territoriales. Le but est donc bien d'assurer l'égalité des territoires. La création par le gouvernement Ayrault, en 2012, d'un ministère de l'Egalité des territoires réactualise d'ailleurs cette disposition constitutionnelle.

Mais dans la mesure où tous les territoires sont, par nature, différents – différences géographiques, historiques, économiques, sociales –, que peut et que doit vouloir dire égalité des territoires dans la France d'aujourd'hui ?

Pour répondre à cette question, on constatera tout d'abord l'impossibilité d'une stricte égalité des territoires mais aussi celle d'un Etat-aménageur comme il a pu l'être par le passé. On définira ensuite quelle doit être l'ambition d'une politique d'égalités des territoires. Et on étudiera enfin différentes pistes permettant la mise en œuvre de cette ambition.

1. IMPOSSIBILITÉ D'UNE STRICTE ÉGALITÉ DES TERRITOIRES MAIS AUSSI D'UN ETAT-AMÉNAGEUR

Laurent Davezies, économiste, étudie l'évolution dans le temps de l'égalité des territoires, et ce, par le biais de deux indicateurs clés, la répartition du PIB et celle du revenu des ménages. Il distingue trois phases significatives :

- De 1850 à 1950 : augmentation des inégalités entre les territoires pour ces deux indicateurs;
- De 1950 à 1980 : diminution des inégalités entre les territoires pour ces deux indicateurs;
- De 1980 à aujourd'hui : découplage de ces deux indicateurs. Les inégalités de revenus des ménages entre les territoires continuent de diminuer alors que celles de répartition du PIB repartent à la hausse.

La phase de diminution des inégalités entre territoires constatée entre 1950 et 1980 correspond à la période des Trente Glorieuses. Cette époque a été marquée par deux tendances qui semblent à première vue contradictoires : l'émergence d'un pouvoir de décision très centralisateur d'une part et la décentralisation industrielle de l'autre. L'Etat est alors un véritable aménageur des territoires : il met en œuvre de lourds programmes d'équipements (TGV, autoroutes, centrales nucléaires) mais installe également différentes industries dans certains territoires (usines automobiles à Rennes, industrie aéronautique à Toulouse).

Ainsi, parallèlement à l'exceptionnelle augmentation de la production industrielle, se met en place, dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, une politique de planification qui aboutit à une bien meilleure répartition de la production entre les territoires.

D'un point de vue théorique, c'est la conception de « l'égalité-similarité », telle que définie par Pierre Rosanvallon dans *La société des égaux*[1], qui se met en place et poursuit en ce sens l'ambition originelle de la Révolution française. Pierre Rosanvallon qualifie aussi cette conception de l'égalité d'autonomie.

Cette approche s'est heurtée à la transition au début des années 1980, à savoir la mondialisation de l'économie et sa dématérialisation – que Pascal Lamy a qualifiée d'économie « du computer et du conteneur ». Cette transition a été théorisée par l'économiste américain Paul Krugman à travers le concept de la « nouvelle économie géographique ». Paul Krugman observe le phénomène de concentration des activités économiques – dont la production – au sein des régions les plus centrales et dynamiques. Il explique cette concentration par le rôle des rendements croissants ainsi que par les externalités pécuniaires (effet d'échelle, effet d'appareillement, rapprochement des consommateurs…). Ce phénomène explique que les inégalités de répartition de PIB augmentent au début des années 1980. Les métropoles sont les grandes gagnantes de cette concentration. La part de la région Ile-de-France dans le PIB total français est par exemple passée de 27 % en 1980 à 31 % en 2010.

Le passage à un modèle économique intégralement mondialisé a donc grandement favorisé le développement continu des métropoles (et, plus généralement, de l'ensemble des territoires très peuplés et dynamiques), lesquelles sont de véritables pôles d'attractions des entreprises et des actifs, et des interfaces vers le monde. Ce processus s'est opéré au détriment des autres territoires et a rendu impossible la planification industrielle telle que mise en œuvre par l'Etat dans les années 1960 et 1970. C'est par là même l'inégalité territoriale qui s'est développée au niveau industriel : dans les territoires peu dynamiques, le départ ou la fermeture d'une industrie n'est, en effet, presque jamais remplacé. Se posera alors la question de la survie de ces villes sachant que 80 % du paysage français est constitué de villes moyennes entre 20 et 100 000 habitants.

Paradoxalement, cette augmentation des inégalités de PIB ne s'est pas accompagnée d'une augmentation des inégalités au niveau du revenu des ménages. Au contraire, ces inégalités de revenus des ménages ont continué à diminuer. Laurent Davezies explique ce découplage dans son livre *La crise qui vient*[2]. Il y démontre la « circulation invisible de l'argent ». Cette circulation est un puissant moteur de répartition des revenus entre les territoires et s'articule autour de deux piliers : les prestations sociales et les transferts privés entre territoires.

Quelques chiffres permettent d'illustrer l'ampleur de ce phénomène. En France, les dépenses sociales représentent 33 % du PIB, ce qui place notre pays largement en tête des pays de l'OCDE (dont la moyenne est de 22 %). Au niveau des territoires, 400 000 retraités ont quitté la région Ile-de-France entre 1990 et 2006, emmenant avec eux leurs pensions vers des régions plus douces à vivre. Toujours en région parisienne, en 2006, 8 % de la masse salariale a été versé à des employés habitant d'autres régions (les « navetteurs »).

Cette redistribution territoriale associée aux emplois publics joue un grand rôle dans le maintien d'une meilleure égalité territoriale. Les gagnants de la « nouvelle économie géographique », notamment l'Ile-de-France, participent au maintien du revenu des ménages dans les territoires qui souffrent le plus. Alors que la part de la région Ile-de-France dans le PIB total français est de 31 %, celle dans les revenus totaux est seulement de 23 %. L'écart sert à financer les autres territoires.

La crise des dettes souveraines qui a débuté en 2011 représente un sérieux risque pour la pérennité de ces phénomènes. La pression sur les déficits et la dette est en effet très forte et, les perspectives de croissance étant très modestes, une partie de la « circulation invisible de l'argent » sera nécessairement impactée par les coupes budgétaires à venir. On pense notamment aux prestations sociales et à l'emploi public, mais aussi, évidemment, des grands travaux d'aménagement. Ces transformations amputeront certains territoires d'une partie de leurs revenus et risquent de mettre à mal l'égalité des territoires en termes des revenus.

On comprend donc que l'égalité des territoires a tout d'abord été impactée par la fin de la décentralisation industrielle, résultat de la mondialisation de l'économie et qu'elle va certainement l'être aussi par des politiques de resserrement budgétaire. En conséquence, que peut-on attendre d'une politique visant toujours l'égalité des territoires ? Quels doivent en être les objectifs et par quels moyens les atteindre ?

2. UNE AMBITION D'ÉGALITÉ TERRITORIALE : POURQUOI ? POUR QUI ? COMMENT ?

Si l'on retient que le modèle précédent de « l'égalité imposée et structurée par le haut » du territoire national formant un « tout Etat » n'est, peut être, plus de mise au XXIe siècle, il faut alors examiner sous quelle forme il est encore possible de faire vivre l'ambition de maintenir l'humain au centre des préoccupations collectives.

Pour cela, il faudra examiner tout d'abord, dans une vision large, ce qui peut être totalement commun à tous au-delà de toute autre conviction dans une perspective collective et partagée. Il sera nécessaire de mesurer l'impact de la lecture d'hier d'un territoire global unique à celle de demain comme étant la somme de plusieurs territoires qui rassemblés reconstituent « un tout national ».

Dans un 2e temps, il sera ensuite possible d'examiner si l'aménagement du territoire peut être un levier pour tendre vers cette ambition validée comme permanente sur une longue période.

En dernier lieu, il faudra inventorier les questionnements émergents pouvant être mis en perspective pour définir les contours des futurs possibles et de quelles façons des travaux prospectifs peuvent éclairer la réflexion.

A. UNE ASPIRATION PERMANENTE DE JUSTICE POUR UNE JUSTE ÉGALITÉ DES CHANCES

La justice comme équité selon John Rawls

[1] *Le Seuil, 2011.*

[2] *Le Seuil, 2012.*

Selon la théorie de la justice de John Rawls : « La justice est la première vertu des institutions sociales comme la vérité est celle des systèmes de pensée.

Les inégalités sociales et économiques peuvent ainsi être admises dès lors qu'elles satisfont à deux conditions :

• Elles doivent d'abord être attachées à des fonctions et à des positions ouvertes à tous, dans des conditions de juste égalité des chances qui est alors le socle incontournable d'une société juste.

• Elles doivent procurer le plus grand bénéfice aux membres les plus désavantagés de la société. »

Ce postulat permet ensuite de mettre en lumière que « chaque personne a droit à un système pleinement adéquat de libertés de base égales pour tous, compatible avec un même système de liberté pour tous ».

Ce constat appliqué au sujet des territoires et de leur mise en égalité éclaire alors le raisonnement d'un socle commun raisonné de fonctions disponibles partout accessibles à tous selon une lecture de mise à disposition de « biens premiers ».

Il faut ensuite rester ouvert à une vision de juste égalité des chances associée à une incontournable méthode d'aides « redistribuées ». Les inégalités sont alors justifiées lorsqu'elles permettent d'améliorer la situation des plus désavantagés tout en acceptant des écarts par ailleurs justifiant ainsi une différenciation entre intérêt individuel et intérêt collectif. Selon John Rawls, il est donc possible de construire une société basée sur une justice redistributrice qui réduirait les inégalités. Il est donc ainsi possible de faire cohabiter liberté et équité.

La déclinaison politique de la justice appliquée aux territoires : une même ambition inscrite dans la durée

A titre d'exemple, il est proposé d'examiner ici deux expressions d'urbanisme et d'aménagement modernes depuis 1950 pour mesurer s'il existe entre elles analogie ou antagonisme.

En 1950, dans la reconstruction d'après-guerre, Eugène Claudius-Petit, alors ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme, dans son « Pour un Plan national d'aménagement du territoire » définit ainsi le fondement éthique du projet d'aménagement du territoire : « la recherche dans le cadre géographique de la France, d'une meilleure répartition des hommes, en fonction des ressources naturelles et des activités économiques. Cette recherche est faite dans la constante préoccupation de donner aux hommes de meilleures conditions d'habitat, de travail, de plus grandes facilités de loisirs et de culture. Cette recherche n'est donc pas faite à des fins strictement économiques, mais bien davantage pour le bien-être et l'épanouissement de la population. »

Très récemment en mars 2014, Mme Lebranchu, ministre de la Réforme de l'Etat, de la Décentralisation et de la Fonction Publique déclare : « trop de nos compatriotes éprouvent des difficultés à accéder à l'emploi, aux transports et aux services essentiels, qu'ils soient publics ou privés ». Le développement du réseau des maisons de services publics représente donc « un projet phare » dans le volet « égalité des territoires » du prochain texte sur la décentralisation (*cf.* l'implantation et le financement de 1 000 maisons des services publics prévue dans le projet de loi). Les futurs schémas départementaux d'accès aux services publics permettront par ailleurs de « prioriser les investissements. »

Dans une interview au journal *Les Echos*, Mme Lebranchu déclare vouloir « mobiliser les Régions en faveur du développement économique en les rendant responsables de la formation professionnelle, de l'apprentissage, de l'innovation et de l'aide directe aux entreprises ». S'agissant du positionnement de l'Etat, il doit, dit-elle, se repositionner en « garant, simplifié et plus rapide » dans le cadre d'une nouvelle charte de déconcentration au service des citoyens. L'identification des 70 pôles de productivité est bien confirmée mais en détaillant ceux qui relèvent « d'un caractère mondial ou européen restant sous la responsabilité de l'Etat » (10 pôles), les 60 autres « pourraient être placés sous le pilotage direct des régions, chargées du développement économique et de l'innovation et qui sont responsables à compter de cette année de la gestion des fonds européens. »

Si les inégalités sont donc bien persistantes et toujours réaffirmées, la perception d'échelles différentes s'exprime maintenant et met en lumière l'articulation entre Etat et territoires par le biais de nouvelles politiques. Si l'aspiration demeure d'améliorer en continu le quotidien de chaque habitant d'un territoire et de lui offrir un socle commun de services, celle-ci s'oppose aux méthodes précédentes.

B. L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, ENCORE OUTIL POSSIBLE D'ÉGALITÉ ?

Les éléments différenciants impactant très fortement les politiques : les changements d'échelles de l'individu jusqu'au monde mais aussi à l'inverse du monde jusqu'à l'individu

En effet au cours de ces 60 dernières années qui ont été celles de l'intégration européenne et de la mondialisation, de l'explosion de la mobilité, de l'équipement et de l'aménagement à toutes les échelles géographiques des territoires, mais aussi de la décentralisation et de l'émergence des régions ou des grandes métropoles, le territoire français a connu ce qui pourrait peut-être apparaître comme la transformation la plus profonde de son histoire. En quelque sorte, deux mouvements « contraires » se sont appliqués simultanément vers plus de concentration au moins dans la décision et le contrôle (plus d'Europe) et vers plus de déconcentration dans la mise en œuvre (émergence des Régions).

L'addition de ces actions européennes et régionales d'abord dans une lecture de politique de grands aménagements conduise tout à la fois à :

• Des différences de plus en plus marquées entre les lieux de production et ceux de leur consommation, et ce, à l'échelle du monde et non plus entre les régions françaises voire des pays constituant l'Europe dont les enjeux et le périmètre ont considérablement évolué depuis sa création.

• Des déséquilibres nés de ces mutations majeures, en particulier sur les thèmes de production et d'emploi, ont été en partie compensés, au moins à l'échelle des Régions par les mécanismes de redistribution de l'Etat. Il apparaît simultanément des constats d'inégalités à l'échelle microrégionales ou locales, les politiques publiques se montrant impuissantes à enrayer les dynamiques de ségrégation urbaine et de décrochage de certaines Régions, de certaines zones autour des métropoles, des zones rurales globalement et des villes secondaires qui se vident progressivement de leurs activités et de leurs habitants dans une orientation de plus en plus forte de concentration (*cf.* analyse de Laurent Davezies).

La nécessaire prise de conscience totale des paradoxes de plus en plus marqués invitant à des scénarii de rupture

Les questionnements économiques présentées dans un premier « constat » :

Comment prendre en compte les nécessaires contraintes budgétaires dans un principe d'aménagement unique et global des biens premiers dans la vision de John Rawls ?

Comment ne pas ignorer que la concentration crée de la richesse et facilite les échanges ?

Les ruptures sociétales qui seront reprises parmi les leviers d'action dans le 3e volet « moyens » :

Comment à l'heure du numérique peut-on envisager de poursuivre un développement uniforme des services dans tout le territoire ?

Comment prendre la mesure des enjeux écologiques qui ne sont plus des cas isolés et contenus à des périmètres bien précis ?

La rupture majeure de la mobilité des individus impactant à la fois l'économique et le sociétal

Cette accélération pour chacun de sa mobilité physique ou virtuelle modifie totalement le schéma de son appartenance du citoyen dans une vision « déstructurée ou restructurée » au-delà de l'unité de temps et de lieux créée par l'aménagement planifié et centralisé ?

C. UNE AMBITION RÉÉCRITE : NI ÉGALITÉ NI COMPÉTITIVITÉ MAIS COMPLÉMENTARITÉ DES TERRITOIRES ET POROSITÉ DE LEURS FRONTIÈRES

Vers l'égalité des relations

Dans son ouvrage *La société des Egaux*, Pierre Rosanvallon souligne combien les changements sont en fait brutaux et profonds :

En ce début de XXIe siècle, il ne s'agit plus ni d'égalité des places ni des chances, mais d'égalité des relations dans une lecture de dépendance des intérêts entre eux (réciprocité des échanges de toute nature) mais tout en marquant la singularité de chacun et donc l'individu et non plus du groupe ou du collectif.

Si l'on retient que la révolution numérique n'est que naissante et que les plus grandes avancées sont encore à venir, il est alors acquis que les liens qui tisseront les relations entre les individus, entre les territoires seront de plus en plus nombreux et solides.

L'instantanéité des impacts sera de plus en plus marquée dans un effet papillon « global » accentuant encore la nécessité de la prise en compte d'un tout système.

Il ressort donc de cette analyse que l'organisation des territoires doit être revisitée autour de l'acceptation :

• de la singularité de chacun des territoires,

• d'une réciprocité identifiée et visible entre les territoires pour en marquer leur complémentarité,

• d'une communalité réaffirmée au travers d'une solidarité écologique.

Une nouvelle conceptualisation des territoires

LES TRAVAUX PROSPECTIFS : UN OUTIL ET UN MIROIR POUR MIEUX APPRÉHENDER LES HORIZONS FUTURS

Au-delà des axes de réflexion présentés ci-dessus, il faut pouvoir prévoir à très long terme (à 30 ans pour la DATAR actuellement dans son document *Territoires 2040*), d'écrire des scénarii prospectifs dont on sait qu'ils ne se produiront pas. Ce mode de raisonnement « aux limites » permet ensuite d'être en capacité d'infléchir des orientations, de les rendre réversibles évolutives souples et créatives pour tenter de répondre le plus justement possible aux nouveaux défis mais aussi en déduire des scenarii médians qui deviennent plus probables. L'exemple du scénario « Le Web » de *Territoires 2040* illustre bien le raisonnement prospectif théorique « aux limites ». La DATAR écrit « le caractère extrême de ce 4e scénario relativise les enjeux pour l'action publique. Il peut cependant révéler des situations qui existeront même si le scénario ne se réalise pas dans sa totalité mais qui seront dans l'esprit de celui-ci. »

C'est bien là une nouvelle façon d'appréhender les sujets non plus dans une vision statique d'un aménagement unique soit d'égalité soit de compétitivité des territoires mais dans une dynamique permanente d'un système global et évolutif.

C'est aussi une façon d'appliquer dans une même unité de temps à des lieux différents (la rue, le quartier, la ville) des expériences pour ensuite être en capacité de mesurer leurs interactions entre elles (*cf.* porosité des frontières entre les territoires).

Agir global et local simultanément et construire au travers de leurs correspondances des actions complémentaires qui se font écho à la fois dans le temps et dans l'espace.

L'aménagement devient alors à la fois :

• évolutif selon de nouvelles contraintes externes qui viendraient s'y appliquer ultérieurement,

• agile pour être en capacité de saisir toute nouvelle opportunité et ainsi assurer le lien entre les différents territoires,

• souple pour être en capacité de construire puis ensuite de re-construire dans une vision « durable » des aménagements.

Les concepts pour la ville future en lien avec les systèmes spatiaux de la démarche prospective de la DATAR « Territoires 2040 »

(article de la revue Sciences Humaines, *avril 2014)*

• La ville tremplin pour ses populations car située en périphérie de mégalopole et qui accueille les migrants et peut leur offrir selon certaines conditions un avenir meilleur que celui déjà connu en milieu rural.

• La ville des flux : ce n'est plus le lieu qui fait le mode de vie, le pêcheur en bord de mer, le cultivateur à la campagne, ni la ville qui embourgeoise le paysan, mais à l'inverse, des modes extérieurs qui façonnent les territoires et la ville. Cette dernière pourrait tendre vers un lieu « restreint » de commerces et de divertissement dans un émiettement large (*cf.* études du PROCOS les plus récentes).

• La ville globale selon la sociologue Saaskia Sassen, quelques villes concentrent toutes les décisions de fonctionnement économique (New York, Tokyo, Londres); pour autant le risque d'une concurrence entre elles ne semble pas avéré, chacune trouvant son axe de développement.

• La ville collaborative dans laquelle les habitants s'entraident autour de projets ouverts à toutes les contributions dans une logique double de créativité et de collaboration de proximité. La question alors est de savoir comment qualifier ces nouvelles initiatives et organiser ou non leur gouvernance.

• La ville résiliente de la ville qui se reconstruit sur elle-même et qui doit ainsi permettre de mieux répondre aux risques (violence urbaine, catastrophes climatiques).

• La ville surveillée c'est-à-dire la *smart city* qui permet de réguler en temps réel les difficultés au bénéfice des usagers et des acteurs de la collectivité dans une même préoccupation d'un meilleur pour le citoyen, l'habitant.

3. QUELS MOYENS POUR UNE TELLE AMBITION ?

A. D'UN CONSTAT MOUVANT AUX CONCEPTS INNOVANTS

Face aux nouvelles inégalités territoriales

Le territoire est un espace politique donc social aussi, il ne peut pas être vu qu'à travers sa dimension économique, ainsi les enjeux touchant l'emploi, la pauvreté et les besoins sociaux doivent être considérés. C'est vers une approche en termes de développement humain qu'il convient d'avancer pour prendre en compte les inégalités territoriales en matière de santé, d'éducation secondaire et d'éducation supérieure et de recherche. Ces inégalités de développement humain sont préjudiciables à la cohésion nationale. Par ailleurs adopter le prisme des inégalités environnementales (question climatique et question énergétique) est tout aussi important. Car elles vont déterminer de plus en plus les trajectoires d'existence des personnes.

Notre conviction est que les axes de progrès résident en une redistribution ciblée, une nouvelle économie articulée sur l'économie résidentielle et le développement durable organisée par une gouvernance interterritoriale (proposition de Martin Vanier : organisation politique des territoires qui conduit à consacrer davantage d'efforts à ce qui se décide entre territoires qu'à l'intérieur de chacun d'eux en partant de ses particularités) et locale, dans une démarche d'innovation et de transmission en articulant tous les acteurs (du citoyen, à l'entreprise, aux collectivités) avec trois champs prioritaires d'intervention : la santé, l'éducation et l'environnemental.

Il s'agit de repenser l'aménagement du territoire au regard de trois exigences sociétales croissantes : la soutenabilité, la mobilité et la réversibilité.

Les concepts de la fabrication de la diversité

Il est nécessaire de sortir du débat égalité/compétitivité ou croissance/décroissance. Selon Martin Vanier, ce qui fabrique la singularité s'organise autour de cinq notions : le multiscalaire, le polytopique (l'expérience de plusieurs lieux), le réticulaire, le mobile et le singulier dans les rapports entre territoires et usages. Ainsi l'aménagement du territoire se réinvente pour créer et renforcer la singularité des territoires en explorant trois termes : l'hybridité (assumer toutes les fonctions dans toutes les configurations), l'intensité (le développement de relation réciproque, comment les boucles locales rebouclent avec les boucles mondiales ?) et la réversibilité (comment produire des objets qui demain peuvent évoluer ?) dans un contexte où la dimension temporelle est tout aussi importante que la dimension spatiale (c'est de plus en plus par la gestion des temps de l'espace que le désormais mal nommé « aménagement du territoire » peut faire la démonstration de son utilité et de son efficacité, écrit Martin Varnier dans *La France, aménager les territoires*). Il s'agit aussi d'aménager le temps du changement en négociant des temps communs. Le contrat négocié plutôt que la règle devient alors la forme du faire.

B. DES GOUVERNANCES RÉINVENTÉES

Des politiques mieux ciblées et décloisonnées à toutes les échelles

La redistribution constitue le principal instrument de cohésion territoriale en France. La France doit réduire sa dette et ce déficit. Avril 2014 devrait voir la présentation au Parlement du plan de déduction des dépenses publiques de 50 milliards. Cela aura forcément un effet très contrasté sur les territoires. On peut souhaiter une redistribution plus ciblée et une prise en compte des stratégies macro-économiques territorialisées comme le suggère Laurent Davezies. Désormais, les inégalités se jouent à des échelles plus fines, au sein des territoires, des bassins de vie et parfois même des quartiers où se développent des poches de pauvreté. Inégalités sociales et territoriales se cumulent et rendent toute politique sectorielle le plus souvent inefficace (éducation, santé, sécurité, logement, emploi). Les politiques doivent privilégier des instruments doublement ciblés, à la fois sur des publics fragiles et dans les territoires les plus vulnérables, tout en agissant sur plusieurs leviers à la fois, une politique spatiale combinée (formation, logement, transport).

Pour ce faire, le premier enjeu est de sortir du cloisonnement des politiques sectorielles de droit commun pour adopter une approche territoriale intégrée. Cela passe par maintenir des services publics de base et repenser le zonage pour une plus grande efficacité par une concentration des moyens sur les territoires les plus fragiles. Le zonage, apparu comme un instrument de l'Etat pour garantir l'égalité des places entre les territoires (géographie prioritaire, zonage pour la péréquation, pour réduire l'écart d'exposition, zonage pour compenser les handicaps de départ) est devenu la modalité privilégiée d'intervention de ce dernier dans ce contexte de décentralisation marqué par un basculement vers l'égalité des chances, insiste Daniel Béhard. Aujourd'hui, ne peut-on imaginer passer d'une géographie prioritaire à une géographie stratégique différenciée en prenant la mesure des interactions, des phénomènes de décrochages et inscrire dans la durée ses politiques ?

La coopération et le réseau, l'interterritorialisation

« La mise en place de modèles économiques reliant dans des coopérations renforcées des acteurs multiples, entreprises publiques et privées, centres de recherche et universités, collectivités locales, associations et organismes à but non lucratif, poursuivant des buts d'utilité publique, est une condition de la réussite de la politique nouvelle », écrit Benjamin Coriat économiste. Deux axes selon lui sont essentiels. Premièrement, il faut s'orienter vers de nouveaux modèles productifs et favoriser les rôles des micro-entreprises et des collectivités territoriales. Deuxièmement, la transition écologique devra associer innovations techniques et innovations sociales.

Depuis la décentralisation, les collectivités territoriales sont les principaux acteurs du développement et de l'aménagement du territoire. Au-delà de l'organisation territoriale il faut une prise de conscience des interdépendances, des systèmes de liens qui font que les lieux ne sont pas des îles mais fonctionnent en archipel avec des enjeux qui se posent et se traitent différemment suivant les échelles. Une politique des « liens » consiste à rendre systématique la coopération entre les territoires et le partage des stratégies de développement et d'aménagement en organisant des transactions réciproques où les territoires sont égaux dans la capacité de produire, de promouvoir, et de bénéficier de biens communs. Se posera ensuite la question : comment les relations dans le système, entre territoires peuvent-elles être équitables ?

C. L'ÉCONOMIQUE COMME LEVIER

L'expérimentation et le local

L'émulation entre collectivités est au principe même de l'idée de décentralisation. Ces dernières sont diverses en termes de situation, de ressources ou de préférence; il apparaît utile de les laisser libres d'expérimenter, d'exercer leurs compétences ou de se financer de façon à faire émerger des pratiques adaptées efficacement aux contextes locaux. Une certaine dose de concurrence entre collectivités est indispensable à la diffusion de ces bonnes pratiques. Pour autant cependant que cette concurrence ne soit ni dommageable ni prédatrice. Aussi Guy Gilbert et Thierry Madiés proposent des moyens pour éviter cette vampirisation : la nationalisation de la fixation des taux d'imposition de certains impôts locaux, la mutualisation des compétences et des choix fiscaux dans le cas des intercommunalités à fiscalité unique ou encore le traitement des disparités financières entre collectivités au moyen de la péréquation.

De nouvelles attentes économiques et sociales se manifestent dans nos sociétés concernant l'environnement, la santé, la culture. Le vieillissement des populations, les temps de loisirs disponibles, les préoccupations concernant l'avenir de la planète et ses futures générations constituent autant d'éléments structurants et durables, alimentant des demandes socio-économiques inédites. Ces nouvelles opportunités d'activités industrielles (environnement, santé, culture en particulier numérique) s'inscrivent dans plusieurs évolutions déjà observables. Il s'agit de la combinaison entre biens et services, qui entraînent une dématérialisation de l'offre industrielle et de ses investissements, ainsi que l'introduction de nouvelles modalités tarifaires comme les offres groupées ou les forfaits. Il faut à la fois fournir le bien, les services attachés et un suivi au cours du temps. Les nouvelles réponses aux demandes devront donc inclure une dimension de personnalisation prenant en compte les caractéristiques particulières des territoires, des populations, voire des individus. Un nouvel espace d'innovation commerciale, marketing, tarifaire s'ouvre, conduisant à une multiplication des expérimentations et de tâtonnement pour imaginer la meilleure solution.

De l'économie résidentielle à l'économie créative et de la mobilité

L'économie résidentielle et l'économie productive sont deux trajectoires distinctes de développement. On a pu assister à des reconversions de l'économie productive à l'économie résidentielle, on peut faire l'hypothèse que l'économie résidentielle et l'économie présentielle peuvent à leur tour générer de la production. Cette possibilité est développée dans le mouvement récent concernant « l'économie créative ».

On peut poser l'hypothèse de la compatibilité des deux types d'économie, mais aussi celle selon laquelle l'économie résidentielle poserait les bases de la création d'une économie productive postindustrielle fondée sur la réponse aux besoins des présents où ils sont, au moment où ils y sont. Du fait des mobilités des acteurs et des connaissances, de nombreux schémas sont possibles de valorisation et de développement.

Au-delà de l'augmentation tendancielle de son poids relatif dans l'économie locale, l'économie résidentielle nécessite la mise en œuvre de stratégies publiques différenciées volontaristes de développement pour une valorisation intensive de cette économie qui passe par la mobilisation de leviers variés tels que la culture ou le tourisme. Et donc des investissements publics en matière de services aux ménages. Sans cela la concentration industrielle en accentuant l'effet de métropolisation, accentuera les déséquilibres spatiaux.

La mobilité

Laurent Davezies propose, devant la montée des métropoles au détriment des autres territoires dans la compétitivité économique, de favoriser les mobilités des personnes : que ce soit celles des actifs par le desserrement du frein à la mobilité, ou celles des jeunes qui forcément s'articulent avec la question de l'éducation et de la formation. Le captif risque donc l'exclusion car sans choix de mobilité (mobilité pendulaire, mobilité résidentielle, mobilité de loisir et de tourisme). L'association des pratiques à de multiples lieux ne devient possible que parce que les conditions spatiales la rendent possible avec l'accessibilité accrue des lieux et la qualité différentielle de ces lieux. La mobilité est devenue une norme sociale positive constituante de la notion d'égalité.

D. LA TROISIÈME RÉVOLUTION INDUSTRIELLE, UNE OPPORTUNITÉ POUR LES TERRITOIRES

Combiner politique sociale et écologique

L'articulation entre monde naturel et société humaine, propre au milieu urbain, parcourt l'histoire de la France moderne et contemporaine. Au sein du mouvement hygiéniste, qui se développe en France dés le XVIIe siècle, la politique d'aménagement urbain est ainsi fondamentalement comprise comme socio-écologique : amélioration de l'environnement urbain et progrès social sont censés aller de pair. Ce mouvement aboutit cependant à un paradoxe frappant : la question sociale a fini par recouvrir la question environnementale. Ainsi l'articulation sociale-écologique propre aux villes n'a été redécouverte en France que dans les années 1990 avec le constat de la surmortalité urbaine qui coïncide avec une accélération de l'urbanisation du pays. La prise en compte des enjeux environnementaux suscite de nouvelles opportunités de débouchés et d'offres de biens et services innovants.

La crise actuelle ne menace pas seulement d'accroître les inégalités territoriales; elle fragilise aussi les mécanismes de régulation qui avaient permis de les atténuer dans le passé. Face à ce double risque, la mise en place de correctifs après coup ne suffit pas, d'autant que les marges de manœuvre budgétaires sont restreintes : il faut une stratégie globale. Pour Jacques Theys, l'hypothèse est que le développement durable peut constituer l'armature d'une telle stratégie à la condition de ne pas la réduire à sa seule dimension environnementale et de construire des modèles diversifiés de développement adaptés aux atouts et aux risques spécifiques des différents territoires. Appuyer la solidarité sur les collectivités réellement autonomes et partenaires, recentrer l'action de l'Etat sur les situations non durables, conditionner les politiques contractuelles à des objectifs d'égalité, réinventer les notions de proximité et d'accessibilité, faire de la transition énergétique une opportunité d'innovation technique et sociale.... constituent des axes du possible.

Combiner les politiques sociales et écologiques locales et nationales : améliorer la qualité de vie dans les centres-villes et les zones denses; développer les services écosystémiques urbains, jouer sur les constructions neuves, encourager la fiscalité de la densité,

jouer sur le coût du transport individuel sont autant de solutions à notre disposition.

Transition énergétique, expérimentations locales pour une égalité des territoires

Les valeurs d'égalité, de solidarité et de services publics ont fortement imprimé le système énergétique fondé à la libération. Ces valeurs gardent plus que jamais leur pertinence mais les instruments créés pour les servir demandent à être revisités. L'énergie est un domaine d'activité économique dont la dimension territoriale prend un relief nouveau maintenant que nous savons construire et réhabiliter avec des hauts standards de performance énergétique à toutes les échelles et récupérer la chaleur perdue. Que signifie concrètement un service public de l'énergie aujourd'hui ? Le débat qui s'ouvre sur la transition énergétique vise à faire émerger un projet de société autour de nouveaux modes de vie sobres et efficaces en énergie. Il importe donc de croiser égalité territoriale et mutation énergétique (intelligence de l'utilisation de toutes les formes d'énergie pour répondre aux impératifs sociaux, économiques et écologiques, par exemple avec un service local de l'énergie).

Pour Gérard Mangin, il y a deux façons de penser la relation transition énergétique et égalité des territoires; statique : les territoires sont les objets d'un système énergétique national dont il convient de corriger les inégalités par des instruments appropriés ou dynamique : les territoires et les acteurs sont des sujets acteurs de la politique énergétique et de développement économique et social. On crée le nouveau en donnant aux territoires les capacités à être davantage maîtres de leur destin, entrepreneurs du futur et lieux d'initiative.

4. A L'INFINI ET AU-DELÀ

De l'égalité des territoires à l'égalité des hommes et à l'égalité dans la reconnaissance de la singularité

La place du citoyen, de l'expérimentation, de l'autonomie et de la responsabilisation locale, de l'intervention publique ciblée sur les plus fragiles, de l'économie résidentielle, du sur-mesure sont au cœur des axes de progrès pour une équité territoriale. La durabilité, la résilience, la flexibilité, la « capabilité » sont maintenant des concepts mondialisés et partagés qui font converger la pensée urbaine et aménagiste. De plus, ces deux modes de pensée s'enrichissent des concepts de réversibilité, d'hybridité et d'intensité. Les ingénieries urbaine et aménagiste peuvent fusionner pour apporter des propositions aux nouveaux enjeux d'aménagement.

Investir dans l'intelligence des territoires à travers leur connaissance et leur valorisation, cultiver les capacités territoriales à travers le développement humain et soutenable, consolider les solidarités territoriales par la coopération et la cohésion sont les recommandations d'Eloi Laurent dans son rapport de février 2013 « Vers l'égalité des territoires ».

Nous proposons d'ajouter le regard de l'anthropologue, celui d'Hervé Le Bras et Emmanuel Todd qui dans leur ouvrage *Le mystère français*[3] concluent « Montrer que la fragmentation anthropologique de l'hexagone persiste, n'est pas suggérer que la France est fragile, mais au contraire révéler qu'elle existe toujours et qu'elle doit rechercher en elle-même, plutôt que dans des comportements mimétiques, des forces d'adaptation. Le véritable problème est en effet de définir une politique économique et monétaire qui articule la diversité anthropologique et les spécialisations à moyen terme rendues nécessaires par le marché mondial. Maintenir l'unité du pays en s'appuyant sur sa diversité territoriale devient l'enjeu de l'Etat. »

SEMINAIRE N°4

Gestion des flux, échanges commerciaux et services publics : quelle nouvelle réalité ?

CONTRIBUTION DE :
BERNARD CAROUGE, MARIE-CLAUDE DALIBARD, MAUREEN LUCE-MOUTERDE, JEAN-PAUL RIVAL

INTERVENANTS :
MICHEL SAVY, JEAN-BAPTISTE PUGNAT, PASCAL MADRY

UN PEU D'HISTOIRE POUR MIEUX PRÉPARER L'AVENIR

En mars 2014, la presse économique annonçait qu'au cours des dix prochaines années, la moitié des boutiques de chaînes de distribution spécialisée sur le territoire américain fermeraient. En France, alors que l'activité du commerce avait toujours connu une tendance haussière depuis l'apparition des premiers commerces structurés, on note une baisse continue du volume des ventes depuis le printemps 2009.

En effet, la financiarisation excessive du secteur, les habitudes de consommation profondément modifiées et un modèle spatio-temporel de moins en moins adapté aux besoins des usagers conduisent la France à entrer dans une période de mutation dont l'ampleur aura très certainement un impact sur l'activité elle-même du commerce et une traduction physique sur le territoire tout aussi perceptible que le changement majeur lié au développement des hypermarchés dans les années 1960.

Afin d'essayer d'en mesurer les conséquences et les effets sur notre territoire urbain, sur les flux logistiques, sur les flux des consommateurs comme sur l'immobilier, il apparaît primordial de mettre en lumière préalablement les liens qui unissent depuis longtemps, le commerce à la ville.

Dans un premier temps sous forme d'un état des lieux, seront analysées les mutations en cours, qu'elles soient comportementales chez le consommateur ou sociétales dans un monde où la finance comme la réglementation asphyxient l'innovation. Ces analyses apparaissent fondamentales pour essayer d'imaginer notre société des urbains à horizon 2050.

Puis seront, tour à tour, étudiés les impacts des flux qui sont à l'origine des échanges dans la cité. Les flux des usagers de la ville, clients et consommateurs qui, compte tenu de leur nouvelles exigences, appellent à repenser l'organisation de l'espace urbain notamment les lieux de transit et d'interconnexion ainsi que les polarités commerciales. Par effet induit, les flux logistiques seront examinés et repensés dans une logique d'organisation mutualisée.

A. UNE DÉFINITION DU COMMERCE

Le *Dictionnaire des sciences commerciales et économiques* donne la définition suivante : « On appelle commerce, l'activité d'échange, et de fonction commerciale celle qui organise les échanges. »

Le commerce est avant tout une activité d'échanges, et si ce n'est pas le seul fait de l'origine de la ville comme les besoins militaires ou religieux, le commerce est un secteur qui a été déterminant dans l'établissement des premières cités.

Ces échanges commerciaux ont occupé une place prépondérante dans la ville et ont influé sur leur morphologie.

B. LE COMMERCE ET LA VILLE, UN LIEN INDÉFECTIBLE

A travers l'histoire, l'activité de commerce a toujours fait partie des fonctions de la ville et a accompagné les évolutions comme les mutations les plus marquantes dans l'histoire des villes. Elle a non seulement façonné les villes mais également les pratiques urbaines.

Dès l'Antiquité, la place commerciale, proche des ports, constituait le lieu de convergence et d'échanges, puis l'agora, espace ouvert à tous les habitants, était la principale place publique des villes grecques antiques entre 800 et 500 av. J-C.

Bien plus tard au Moyen Age, les grandes foires qui ne se sont pas sédentarisées caractérisent la grande liberté des échanges.

Au XIIe et XIIIe siècle, les villes constituaient des nœuds d'échanges commerciaux pour les produits de luxe comme de première nécessité et ont connu un essor urbain très marqué.

Le XIXe siècle La révolution industrielle et l'apparition des boutiques

Au XIXe siècle, compte tenu de l'intensité des échanges commerciaux, la production industrielle de biens manufacturés a modifié le circuit de distribution de marchandises avec la dissociation des fonctions de fabrication et de commercialisation. Quand l'artisan achevait la fabrication de produits achetés semi-finis avant de les vendre, les nouveaux commerçants achètent des produits finis qu'ils revendent sans les transformer. Apparaît alors ce nouvel espace commercial : la boutique, qui remplace l'échoppe de l'artisan.

La première moitié du XIXe siècle voit naître les passages et galeries marchandes qui permettaient de vendre les nouveaux produits manufacturés issus de la révolution industrielle. Ces passages couverts qui associaient commerce en rez-de-chaussée et logement à l'étage étaient de véritables opérations immobilières structurantes de la ville. Précurseurs du désormais célèbre « lèche-vitrine », les passages étaient les seuls lieux publics qui permettaient de se promener à l'abri des intempéries.

L´âge d´or des grands magasins

Les grands magasins ont révolutionné le commerce dans la seconde moitié du XIXe siècle. La formule, reproduite dans le monde entier, reposait sur le principe de l'enseigne à rayons multiples. D'autres innovations marquantes sont devenues communes aujourd'hui : l'entrée libre, l'achat non obligatoire, le libre-service, la possibilité d'échange, la taille des magasins, les prix fixes, la largeur et la profondeur de leur assortiment, la théâtralisation de la vente... Inventeurs du commerce moderne à la fin du XIXe siècle, les grands magasins sont des piliers de la vie commerciale en France. Ils se sont adaptés à l'évolution économique et aux modes de vie de leurs clients, tout en conservant leur âme.

Cette forme de commerce fait largement évoluer l'art de vendre qui ne se résume plus au savoir marchander mais développe l'art de susciter l'envie des consommateurs.

Leur montée en puissance a marqué profondément la fin du XIXe siècle.

Avec la crise des années 1930, arrivent de nouveaux types d'enseignes proposant des prix bas ou uniques. Les magasins populaires sont nés : Uniprix, Monoprix, Prisunic...

Dans les années 1950, grands magasins et magasins populaires demeurent les seules formes de grand commerce en France.

Les premiers centres commerciaux

Au début des années 1960, de nouveaux concepts commerciaux apparaissent en Europe et en France. Les modes de vie changent, les villes s'étendent hors de leurs limites, les Français achètent des voitures et entrent dans l'ère de la consommation de masse. Les premiers centres commerciaux inspirés du modèle américain apparaissent à la fin des années 1960.

Commencent alors trois décennies de croissance ininterrompue de la grande distribution de périphérie. L'essor des hypermarchés se réalise en partie au détriment du commerce traditionnel, notamment de centre-ville.

Ce phénomène a été amplifié par une réglementation qui a pendant près d'une quarantaine d'années donné la priorité à la concurrence économique plutôt qu'à l'urbanisme. En effet, les Commissions Départementales d'Urbanisme Commercial, puis les Commissions Départementales d'Equipement Commercial et maintenant les Commissions Départementales d'Aménagement Commercial ont certes limité le nombre d'autorisation, mais ces restrictions législatives ont eu comme conséquence, la multiplication trop souvent « anarchique » de constructions commerciales regroupées au hasard dans des parcs commerciaux.

Cependant, entre 1962 et 2006, la population des zones périphériques a augmenté de 73%, soit 1,3% par an ; parallèlement la population des centres urbains a connu une croissance bien inférieure de 9% (environ 0,2% par an), le développement du parc des commerces a accompagné l'essor de la population en périphérie.

Les problèmes posés par ces évolutions apparaissent progressivement : dépérissement des centres-villes, développement non contrôlé de la circulation, difficultés dans les banlieues, affaiblissement du rôle social des villes.

[3] *Le Seuil, 2013.*

Les élus et les pouvoirs publics prennent conscience de la nécessité d'agir pour revitaliser les centres urbains et construire des villes plus équilibrées et plus économes en énergie. Parallèlement, des changements sociologiques (vieillissement de la population, développement des foyers monoparentaux) induisent de nouveaux modes de vie et de consommation, un changement d'attitude des consommateurs.

A partir des années 1980, plusieurs facteurs ont favorisé un retour au centre-ville, et notamment le souci des élus de renforcer l'attractivité des cœurs de ville, et une certaine maturité des opérateurs d'immobilier commercial, prêts à s'engager dans ces sujets plus complexes.

Renaissance des villes et multipolarisation

Au milieu des années 1990, le modèle des hypermarchés est remis en cause, alors que le commerce dans les centres urbains plus denses, porté par la montée des préoccupations environnementales, amorce une nouvelle croissance.

Des concepts commerciaux originaux, de nouveaux formats, de nouvelles enseignes apparaissent et participent à la régénération de la ville.

Cette nouvelle offre répond mieux aux attentes des consommateurs et contribue à la richesse commerciale des villes.

Aujourd'hui, le commerce s'est déplacé dans les lieux où la population s'est regroupée. La présence d'un appareil marchand, qui répond aux besoins élémentaires comme aux plus futiles de la population, s'immisce dans les secteurs urbanisés dont la densité de population justifie la création d'une polarité commerciale. Ainsi le commerce a amorcé son mouvement de rapprochement vers les consommateurs.

A titre d'exemple, les restaurants Mc Donald qui ont largement maillé les territoires urbanisés s'implantent maintenant dans des villes dont la population ne dépasse pas 4000 habitants. Ces nouvelles implantations se font systématiquement le long d'axes de transit majeurs et bénéficient toutes d'un Mc Drive.

A ce jour, la typologie du parc français des commerces physiques représente une surface globale de 69 millions de m² qui se répartissent pour 28 % dans les centres urbains et 72 % en périphérie (source Cushman & Wakefield).

Cette création de polarités commerciales à proximité de zones résidentielles en plein essor est une réponse à la fois :

• aux mutations géographiques (migration de la population en périphérie pour des logements plus grands pour un loyer inférieur, offrant une qualité de vie supérieure) ;

• aux nouvelles tendances de consommation qui favorisent le retour au commerce de proximité, la recherche de gain de temps et de concepts qualitatifs et confortables.

1. ETAT DES LIEUX; UNE MUTATION EN COURS

Jamais l'acte d'achat n'aura été aussi facile.

A. LE CHANGEMENT DU COMPORTEMENT DU CONSOMMATEUR OU DES CONSOMMATEURS INSAISISSABLES

Il est possible d'acheter un produit n'importe où, n'importe quand, chez soi, au bureau, dans les transports, dans une boutique, de jour comme de nuit, et ce, tous les jours de la semaine.

Cependant, cet d'achat doit être dissocié de l'acte de mise à disposition du produit qui peut se faire soit directement en magasin ou dans un autre point de vente soit livré à domicile.

Le e-commerce

Il connaît un développement important, représentant aujourd'hui près de 10 % du chiffre d'affaires de la consommation totale et cette progression n'est pas terminée.

Il concerne tous les consommateurs, même si ce mode est plus aisé pour les populations les plus jeunes. La répartition actuelle par âge des acheteurs est de [1] :

• 76,8 % pour les 15-24 ans
• 89,3 % pour les 25-34 ans
• 85,1 % pour les 35-49 ans
• 80,9 % pour les 50-60 ans
• 70 % pour les 65 et plus

Mais pour autant, les grands opérateurs du e-commerce ont les plus grandes difficultés à rentabiliser leur activité.

Amazon, n° 1 en France et dans le monde, n'est bénéficiaire que depuis un an ou deux. En revanche, tous les autres *pure players* sont déficitaires.

Cela peut paraître étonnant car ils supportent très peu de loyers, pas de taxes locales (foncières et autres), un personnel peu rémunéré. On peut se demander pour savoir si cela réside uniquement dans le coût de gestion des livraisons ou si l'on est face à un marché qui n'est pas encore mature pour lequel les *pure players* doivent continuellement investir pour se différencier de leurs concurrents.

A l'évidence c'est cette 2e hypothèse qu'il faut retenir. En effet, il faut beaucoup investir dans la technique, dans la publicité, le réseau Internet, la qualité du stockage et de la livraison, etc.

Par ailleurs, ces *pure players* doivent faire face aux grandes enseignes qui sont de plus en plus présentes sur le marché du e-commerce. Fnac, Darty, Carrefour sont déjà dans le top 15.

De plus, les grandes enseignes de prêt-à-porter ou de santé-beauté se lancent également dans ce créneau.

Même Westfield, foncière australienne de centres commerciaux présente dans le monde entier, vient d'ouvrir un site Internet à partir duquel on achète tous les produits en vente chez les commerçants d'un même centre.

Le e-commerce va devenir un marché réservé aux grands opérateurs internationaux type Amazon[2], e-Bay, voire Google ou aux grandes enseignes (GAP, H&M, ZARA…) Les opérateurs plus petits interviendront sur des marchés de niche.

Le e-commerce est donc une expérience d'achat intégrée à la vie réelle et non pas le commerce de demain. Il va d'autant plus renforcer le commerce traditionnel.

Si les consommateurs recherchent avant tout un rapport qualité/prix/image, ils attendent une expérience d'achat nouvelle.

Pour séduire un consommateur surinformé, il faudra sans aucun doute revenir sur les fondamentaux du commerce.

Le métier de commerçant n'est pas mort, il doit s'adapter.

Le commerce physique

Pour sa part, le commerce physique semble se répartir en deux grandes catégories comme expliqué par Pascal Madry, Directeur de l'Institut de la Ville et du Commerce : les grands centres de destination et le commerce de proximité.

[1] *http://fr.slideshare.net/conseilsmarketing/chiffres-cls-de-lecommerce-en-2013*

[2] *Amazone-Fresh livre le frais aux Etats-Unis, bientôt l'enseigne desservira 50 % du territoire américain. Il doit s'implanter prochainement en Europe, dans les trois plus grandes villes d'Allemagne. En France certains s'illusionnent encore « c'est marginal, cela ne fonctionnera pas ici »,*

Les grands centres commerciaux régionaux, véritables destinations, qui représentent un chiffre d'affaires de plus de 15 % de la consommation totale soit plus que le e-commerce d'aujourd'hui, ont souvent été créés avec les villes nouvelles ou dans le cadre de restructurations urbaines majeures (Créteil Soleil, La Défense, Parly2, La Part Dieu à Lyon, les Arcades à Noisy-le-Grand…).

Chaque métropole régionale a de grands pôles de destination, Toulouse, Bordeaux, Marseille, Rennes…

Ce sont souvent des pôles de mixité urbaine entourés de logements, bureaux et autres, où la place de la voiture reste prépondérante alors même que les transports en commun se créent ou se développent autour. Ces sites très recherchés par les investisseurs sont souvent des sites anciens.

En revanche, les sites de proximité sont soit des pôles de centre-ville, soit des développements urbains de périphérie qui viennent compléter l'offre de centre-ville et irriguer commercialement les nouveaux développements urbains de périphérie qui sont en réalité de nouveaux centres-villes.

Tous ces pôles fonctionnent avec une zone de chalandise de proximité et ne connaissent que rarement de grands développements ou de grandes extensions réussies.

Plus particulièrement, les centres-villes historiques n'arrivent pas à faire face aux demandes des nouveaux consommateurs, car les surfaces disponibles ne sont souvent pas assez importantes pour accueillir les grandes enseignes attractives (type ZARA, H&M…). Et la multiplicité des propriétaires peut être un handicap à la qualité du plan de *merchandising*. Bien entendu, les grandes agglomérations – Bordeaux, Aix, Toulouse – arrivent à conserver des rues commerçantes suffisamment denses et attractives qui ont l'ensemble des concepts attendus par les consommateurs. D'autant plus que ces centres-villes ont des difficultés de stationnement et de circulation auxquelles vient s'ajouter un prix élevé du foncier entraînant un loyer important. Cela explique la création de pôles de commerce en périphérie des centres-villes qui jouent le rôle de commerce de proximité.

Concernant les *drives* alimentaires que l'on voit « fleurir » : ceux adossés à des hypermarchés et qui sont une réponse aux demandes des consommateurs sont voués à continuer à se développer et tous les hypermarchés de taille significative en seront équipés. En revanche ceux implantés sur les grands axes de circulation ont connu un fort développement, en partie motivé par la volonté farouche des opérateurs de mailler fortement le territoire et par ailleurs facilité par l'absence de réglementation, ce qui n'est plus le cas depuis janvier 2014.

Le modèle économique de cette catégorie se heurte au coût de fonctionnement important (commande, approvisionnement et salaire). Seuls les emplacements stratégiques seront rentables et resteront, les autres devront être requalifiés.

Enfin, d'autres modes de consommation voient le jour; les sites de partage ou valorisant une économie alternative type Les AMAP, La Ruche qui dit Oui, Au bout de champ[3].… mais comme Pascal MADRY le souligne, ils sont encore marginaux.

Bien entendu, les flux de livraisons devront s'adapter à l'ensemble de ces sites.

B. UNE SOCIÉTÉ EN MUTATION, SES FREINS, SA FINANCIARISATION ET SA RÉGLEMENTATION

L'internationalisation des échanges entraîne une financiarisation du monde du commerce, c'est une tendance générale. Les enseignes de grands groupes internationaux (Gap, Zara, H&M…), dont le développement s'opère sur tous les continents, y participent. Parallèlement, l'urbanisme commercial est devenu un produit financier tout comme le bureau et le logement. Il est entre les mains de grandes foncières qui privilégient principalement les sites de destination dont la maturation est longue (souvent plusieurs dizaines d'années), ce qui en explique la rareté et contribue à leur fort rendement. La disposition fiscale française SIIC, modèle prochainement repris par l'Europe, a grandement facilité le développement de ces grandes foncières commerce (Unibail, Klépierre,…). Ces acteurs doivent pouvoir jouer un rôle important dans les grands développements futurs notamment autour des gares du Grand Paris ou dans le cadre de restructurations existantes (Cergy-Pontoise, Créteil, Noisy-le-Grand, La Défense, etc.) car ils ont la capacité financière de porter un projet de mixité urbaine sur une longue période à la condition que le gain économique à terme et la visibilité soient réels. De plus en plus, ces organismes privés vont collaborer avec les collectivités publiques pour les développements de grands projets car ils auront la capacité d'apporter les financements que ces dernières n'ont plus aussi facilement; mais ces deux acteurs devront apprendre à se comprendre, c'est une vision plus pragmatique.

2. ADAPTER LA VILLE AUX FLUX DES CONSOMMATEURS SPATIALEMENT ET TEMPORELLEMENT

La France est un des pays européens les plus commerçants. « Chaque minute, 50 000 personnes poussent la porte d'un magasin, et 5000 achètent en ligne[4]. »

A. LA PÉRENNITÉ DU COMMERCE PHYSIQUE

Le commerce, acteur majeur de l'activité économique, représente 10 % du PIB national et 20 % des emplois privés. Il est la principale porte d'entrée sur le marché du travail pour les jeunes et notamment les personnes sans diplôme. Il joue un rôle social évident et permet de tisser le lien social indispensable à l'harmonie collective. A l'heure où les institutions traditionnelles perdent cette fonction essentielle, le magasin, la boutique sont de véritables lieux d'échanges dans une société des urbains caractérisée par la montée de l'individualisme et l'isolement de plus en plus prononcé, notamment chez les personnes âgées.

Aussi il apparaît évident que le commerce qui crée l'animation dans nos rues, suscite les rencontres, provoque des initiatives et qui donne vie à la ville, est étroitement lié à la politique urbaine et à l'aménagement du territoire.

Dans ce contexte, le commerce physique continuera d'occuper une place primordiale et un rôle attractif dans les villes, les quartiers, les périphéries et les communes périurbaines.

Ce secteur, en pleine mutation dans un environnement incertain avec l'apparition de nouveaux canaux de distribution, doit faire face à des clients de plus en plus exigeants, informés, volatils et infidèles. Les processus d'achat se fractionnent de plus en plus, et l'offre doit être à disposition partout et tout le temps. Fort heureusement, le commerce est un secteur qui évolue rapidement, et sait s'adapter aux changements des consommateurs.

Aussi, dans le but de continuer à satisfaire la demande de ce consommateur insaisissable et ainsi de cohabiter avec le commerce dématérialisé, le commerce physique doit déployer une offre différente du commerce virtuel, tout en conservant certains de ses atouts.

[3] *http://www.auboutduchamps.com/fruits-de-saison/*

[4] *Passion commerce Cahiers d'Espérance du Commerce par les CCI de France et les acteurs du commerce.*

Il devra donc, dans les années futures, développer les points suivants :

• LE GAIN DE TEMPS
Les consommateurs donnent de plus en plus de valeur à leur temps libre disponible et recherchent l'efficacité, la praticité et la proximité. Pour cela le commerce devra se concentrer et se rapprocher du client.

• DES LOCALISATIONS PERTINENTES
Créer ainsi de véritables polarités commerciales conduisant clairement à la diminution de l'utilisation de la voiture.

• UNE TEMPORALITÉ ÉLARGIE
Des horaires adaptés à ce souhait d'efficacité et notamment en supprimant les fermetures à l'heure de table, et en augmentant la plage horaire du soir.

• UNE CONCENTRATION DE SERVICES ET UNE MIXITÉ D'USAGES
Introduire de la mixité d'usage et des services publics avec notamment la Poste qui a l'objectif de « transformer ses bureaux actuels en « Relais poste » adaptés aux besoins des citadins et installés dans les grands lieux de passage (gares, commerces, etc.) avec des horaires d'ouverture plus larges (de 7 à 20 heures dans les gares) ».

• DES ESPACES PUBLICS REQUALIFIÉS ET PORTEURS DE LIEN SOCIAL
Des commerces implantés en « grappe » concentrés autour d'espaces publics traités et qualifiés qui suggèrent la convivialité et qui permettent de reconsidérer et respecter le consommateur devenu consomm'acteur.

• DES LIEUX DE VENTE RÉENCHANTÉS QUI SUSCITENT UNE NOUVELLE EXPÉRIENCE SENSORIELLE
Concevoir des lieux de commerces attrayants dont l'architecture et le décor sont soignés et accueillants qui offrent une nouvelle expérience sensorielle à travers une mise en scène de l'offre qui valorise les produits par la création d'atmosphère particulière. En effet, les émotions jouent un rôle essentiel dans les conduites d'achat. La plupart des actions sont guidées par l'émotion plutôt que la raison.

• DES MAGASINS PHYSIQUES DE PLUS EN PLUS CONNECTÉS AVEC LE VIRTUEL ET INVERSEMENT
Il est fort probable que dans quelques années les consommateurs ne connaîtront pas la dichotomie entre l'achat en ligne et l'achat en magasin, le commerce de demain devra permettre à un acheteur de rechercher un produit sur un support numérique, téléphone, tablette, ordinateur..., de pouvoir aller sur le point de vente après avoir identifié là où il est disponible afin de toucher le produit, l'essayer (compléter l'approche produit par les trois autres sens au-delà de la vue et de l'ouïe), de décider s'il veut l'acheter en magasin ou en ligne, de se le faire livrer ou d'aller le retirer dans un point de vente ou un point relais.

B. SI LES FLUX DE CLIENTS VIENNENT MOINS AUX COMMERCES, C'EST AUX COMMERCES D'ALLER À EUX !

L'érosion de la fréquentation dans les espaces de commerces désigne de manière assez limpide les concepts qui ne peuvent que très difficilement s'adapter aux nouvelles exigences du consommateur. En effet, comme exposé par Pascal Madry, les deux classes d'actifs qui résistent le mieux à cette baisse, sont à la fois :

• les très grands centres commerciaux qui bénéficient d'une masse critique suffisante pour offrir en un seul et même lieu une très grande diversité d'offre commerciale; c'est la raison pour laquelle les grandes foncières commerce ont dès le début des années 2000 concentré leur portefeuille d'actifs vers des très grands centres commerciaux et arbitré ceux dont la taille était insuffisante ;

• mais également les petites polarités commerciales qualifiées de proximité qui bénéficient d'une clientèle pédestre récurrente.

Il est sous-entendu à travers ce constat que la notion de « zone de chalandise » doit être repensée.

La zone de chalandise d'un commerce correspond à la population statique susceptible de devenir cliente de ce commerce, comprise dans un territoire dont le contour est déterminé essentiellement par trois critères :

• la distance temps d'accès au point de vente,
• la présence de la concurrence,
• et l'attractivité du point de vente.

Dans un modèle inversé où c'est le commerce qui se rapproche des clients potentiels, cette chalandise devient dynamique. L'objectif étant de capter une clientèle acquise et captive et transformer ses passages en acte d'achats.

Ainsi le commerce s'agglomère soit :

• sur des polarités existantes dont la fréquentation est importante. La concentration de l'attractivité en pôle attire de plus en plus de commerçants sur des zones à forte attractivité, plus il y a complémentarité et diversité de l'offre, plus l'attractivité est forte.

A titre d'exemple, le récent rachat par Carrefour des galeries commerciales adossées aux hypermarchés qui sont pour la plupart d'entre eux de véritables locomotives. Ces sites existants vont faire l'objet d'extension dans le but de profiter du flux des clients déjà acquis de l'hypermarché et de leur procurer en un même lieu une offre beaucoup plus large sans que ce nouveau choix n'occasionne de déplacement supplémentaire. Par ailleurs et parallèlement, Klépierre se focalise sur des extensions de centres commerciaux en site urbain dense en créant des extensions intégrées en vue d'augmenter la qualité et la diversité de l'offre. Cette formule conduit à la concentration de commerces sur des zones de commerces existantes.

• sur des espaces dont le flux de passage et la fréquentation conséquente sont quotidiens. Ces lieux sont pour l'essentiel liés aux flux pendulaires des transports en commun métro, tramway, gare ferroviaire, portuaire et aéroportuaire ou des flux de véhicules sur des grands axes de transit. Si l'automobile a fait les beaux jours des hypermarchés, les transports en commun vont-ils faire émerger un nouveau concept de commerces ?

Pour illustrer ce propos voici quelques exemples :

• L'opération « Route de la Mer » qui consiste en la reconquête urbaine et la restructuration du plus vaste secteur commercial périurbain de l'agglomération de l'avenue Georges Freche reliant historiquement la ville de Montpellier à la Mer. Il y a maintenant une trentaine d'années, ce secteur commercial périurbain d'entrée de ville s'est développé de part et d'autre de cette voie, sur les communes de Lattes et Pérols. Cette artère structurante, bordée de pins, qui représente 5 kilomètres, accueille depuis 2012 la ligne 3 du tramway. L'occupation commerciale existante est composée de deux hypermarchés entre lesquels se sont progressivement installés en chapelets sur des domaines agricoles, un tissu commercial vernaculaire non organisé anarchique aujourd'hui totalement obsolète mais puissant et parfaitement identifié des consommateurs. L'objet de l'appel à projet, lancé par la SAAM Société d'Aménagement de l'Agglomération de Montpellier, est de réinventer une ville dans une logique de mixité des fonctions urbaines autour de la station du tramway et notamment relocaliser les « boîtes » commerciales des années 1980, les réorganiser et les compléter selon le concept d'un *retailpark* urbain pour atteindre une masse critique de plus de 100 000 m.

• L'opération « Terrasse du Port » à Marseille qui consiste en la création de 160 boutiques dans l'aire du Port autonome de Marseille. Cette implantation dotée d'un accès piéton à la gare maritime Corse intégré au centre commercial, va permettre de capter une bonne partie des passagers en attente d'embarquement. De même, l'évolution du nombre de croisiéristes de l'ordre de 1 million constituera un apport de clients indiscutable.

• L'opération de la gare Saint-Lazare au cœur même de Paris, qui a consisté à transformer en zone de commerces et de services ce lieu de passage où transitent chaque jour quelque 450 000 personnes.

• Et enfin l'opération Borderouge à Toulouse, plus modeste mais symbolique de l'engouement du concept de proximité qui consiste en la création d'un véritable quartier mixte sur la station Borderouge terminus nord de la ligne B du métro. Autour de la station de métro se développe actuellement une polarité commerciale de plus de 60 boutiques.

L'enjeu de transformer ces flux de passage en flux consommateurs générateurs de chiffre d'affaires est de taille, car le trafic des 6 milliards de voyageurs dans les lieux de transit représente une manne et un levier de croissance fort face à l'atonie du commerce en général. Dans ce paysage urbain, où la mobilité des individus n'a jamais été aussi grande, se niche l'avenir des échanges commerciaux.

Dorénavant, le commerce va privilégier les zones de flux qui seront au cœur des nouveaux parcours d'achat.

C. ADAPTER LES FLUX DE MARCHANDISE À LA VILLE

Alors que la densité de fréquentation des lieux de commerce va conduire à des concentrations renforcées dans l'espace urbain, la logistique doit s'adapter et permettre une fluidité des flux de marchandises.

D. QU'ENTEND-ON PAR LOGISTIQUE ?

L'association logistique française, ASLOG, définit la logistique comme « une fonction qui a pour objectif de mettre à disposition, au moindre coût et avec la qualité requise, un produit, à l'endroit et au moment où la demande existe. Elle concerne toutes les opérations déterminant le mouvement des produits tels que la localisation des usines, des entrepôts, l'approvisionnement, la gestion des stocks, la manutention et la préparation des commandes, le transport et les tournées de livraison. »

Les flux de marchandises en ville représentent donc une partie de cet ensemble que les Anglo-Saxons appellent *Supply Chain* et qui est devenu un facteur stratégique de la compétitivité des entreprises.

La logistique comme le commerce existent depuis la plus haute Antiquité et l'émergence des premières cités : il fallait bien assurer leur approvisionnement et faciliter le commerce. L'Empire romain a été exemplaire à cet égard en étant capable d'approvisionner une métropole d'un million d'habitants, Rome, au premier siècle de notre ère, déjà de manière multimodale route / voie d'eau. Et c'est grâce à la capacité logistique du port fluvial de Londres au XIXe siècle que l'Empire colonial britannique a pu se développer en dominant le commerce international.

Mais ce n'est qu'au début des années 1990 que la logistique a connu un développement et une complexification rapides en lien avec les nouvelles technologies de la communication et de l'information, avec une multiplication des acteurs. Ils sont au nombre de quatre :

• Chargeurs ou 1PL (*First Party LogisticsProvider*) : industriels et distributeurs qui ont besoin de livrer leurs produits ;

• Clients finaux (2PL = *Second Party-Logistics Provider*) : destinataires des produits livrés ;

• Prestataires logistiques (3PL = *Third Party Logistics Provider*) : Tiers spécialisés en opérations logistiques pour le compte des chargeurs ;

• Prestataires 4PL (*Fourth Party Logistics Provider*) : Intégrateurs qui exercent une activité de coordination entre le chargeur (1PL), le client final (2PL) et le prestataire logistique (3PL), permettant une prestation globale et intégrée des flux de marchandises et d'informations.

Même devenue stratégique, la logistique n'en reste pas moins uniquement un centre de coûts, un « mal nécessaire » dont chacun cherche à minimiser le coût tout en maximisant la satisfaction client.

E. L'ÉVOLUTION DES FLUX DE MARCHANDISES EN VILLE

La mondialisation des échanges de marchandises a eu un impact fondamental dans l'évolution des flux de marchandises. Le développement principal s'est fait par voie maritime, et des compagnies maritimes géantes comme MAERSK ou CMA-CGM ont aujourd'hui une couverture géographique et une infrastructure qui permettent de recevoir un conteneur d'Asie avec 10 tonnes de produits pour quelques milliers d'euros seulement. C'est d'ailleurs le conteneur, inventé par les Américains après la Seconde Guerre mondiale, qui a permis cette standardisation des échanges et donc cette optimisation des coûts. Mais si ces standards se sont imposés dans les échanges intercontinentaux, ils ne correspondent pas aux habitudes des différentes régions dont le développement était antérieur à la vague d'internationalisation. Ainsi les dimensions des conteneurs maritimes, 20' ou 40', ne sont pas adaptées aux formats des palettes utilisées en Europe, 800 x 1200 mm et 1000 x 1200 mm. De ce fait, une fois arrivés au port, les conteneurs perdent de leur efficacité pour une utilisation terrestre. A titre d'exemple, alors qu'une remorque de camion classique et un conteneur 40' sont d'un encombrement équivalent, un camion classique peut transporter 33 palettes Europe quand un conteneur ne pourra en accueillir que 22. Ainsi, la logistique de distribution reste multiformats et multiorganisations, de par la complexité des unités de manutention et des produits à préparer et à livrer.

La complexification de la logistique vient également de la multiplication des stratégies de distribution qui font appel à plusieurs canaux en parallèle. Cette distribution « omni-canal » vise à permettre, par exemple, la commande en ligne sur mobile avec enlèvement dans un magasin, le suivi de commande sur mobile et une interaction avec le service client, le retour d'achats en magasin... En un mot, comment simplifier la vie du client en lui donnant la conviction qu'il ne parle qu'à une seule et même société tout en ayant une grande liberté dans son acte d'achat.

Suivi en temps réel, mobilité, traçabilité... autant d'impératifs que doit intégrer la logistique aujourd'hui dans son pilotage de flux depuis les grands centres de distribution nationaux ou régionaux jusqu'au cœur des villes, dans les magasins ou chez les internautes. Ce phénomène de sophistication des outils de suivi et de tracking est amplifié par

les développements technologiques récents qui ouvrent des possibilités énormes de capture de données sur les comportements des consommateurs et les services nouveaux qu'on peut leur apporter. Par exemple, la montée en puissance de la puce RIFD (*Radio Frequency Identification*) permet de tracer unitairement les articles qui en sont équipés. Les applications induites sont multiples, et de grandes enseignes, notamment dans le textile ou les produits de luxe, ont décidé d'utiliser systématiquement ces outils pour affiner leur gestion de stock, trouver facilement un article en boutique, éviter les contrefaçons, assurer le service après-vente… L'impact sur la logistique est considérable, car il faut passer à une gestion des « Big Data » qui fait passer ces opérations dans le monde des NTIC (Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication).

Ce développement des flux de marchandises en ville s'accompagne de nombreuses nuisances dont les deux catégories principales sont :

- la pollution, sonore et de l'air (émissions de CO^2),

- la saturation du trafic routier (occupation de la voirie en centre-ville et arrêts illicites nombreux).

Et comme les horaires de livraison se situent majoritairement aux heures de pointe, notamment le matin, l'exaspération des usagers va grandissante, alors que chaque Direction Logistique de chaque enseigne prise isolément est persuadée d'avoir une organisation performante et optimisée…

F. QUE FAIRE ?

Initiative publique ou privée

Les pouvoirs publics et les collectivités locales sont à la recherche de solutions pour désengorger le centre-ville et améliorer la qualité de vie de ses habitants. La réglementation, notamment en matière d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), les taxes et les prix de fonciers, ont repoussé les bâtiments logistiques en périphérie des villes, avec pour conséquence directe une augmentation du nombre de kilomètres à parcourir pour effectuer les livraisons. Certaines agglomérations, comme La Rochelle ou Monaco, ont ainsi été tentées d'implanter des plateformes de proximité obligatoires, desquelles ne partiraient que des véhicules « propres » (électriques ou hybrides).

La question fondamentale en matière de logistique reste l'équation économique. Tout le monde veut être livré vite, chez soi ou en boutique, de manière écologique et discrète… mais personne n'est prêt à payer l'achat de ses produits plus cher ! De ce fait, les initiatives liées à la logistique urbaine et au dernier kilomètre de livraison, prises isolément, n'arrivent pas à trouver un équilibre financier, pourtant indispensable à leur déploiement. Toute approche coercitive de la collectivité pour imposer un schéma d'organisation à des acteurs privés doit donc s'accompagner de subvention ou d'autre forme d'aide financière, ce qui est rarement compatible avec les budgets disponibles.

Une autre problématique de flux concerne les chantiers de construction en ville. Alors qu'il est possible de s'arranger avec ses voisins quand un chantier de courte durée se trouve sur une zone contrainte, il devient impossible de mener en parallèle plusieurs opérations d'envergure sans totalement saturer un quartier voire toute une ville. C'est, par exemple, la question que se pose aujourd'hui Lyon Part-Dieu qui prévoit plus d'un million de m^2 en développement d'ici 2021, soit plus de 500 000 camions !

Face à ces questions cruciales liées à la qualité de vie d'une population de plus en plus urbaine (70 % à l'horizon 2050), il faut repenser globalement les schémas de flux actuels, qu'ils soient physiques, d'information ou monétaires.

Repenser la logistique dans son ensemble

Chaque acteur de la chaîne logistique globale travaille efficacement à l'amélioration de sa performance opérationnelle depuis de nombreuses années. Les Directions Supply Chain des grands groupes industriels et de distribution font désormais partie des Comités de Direction, et chacun a mis en place l'infrastructure qui correspond le mieux à sa problématique logistique spécifique.

Un rapport de GCI – Cap Gemini « 2020 Future Value Chain » donne quatre objectifs à la Supply Chain de demain :

• rendre le business plus durable,

• optimiser une Supply Chain commune,

• interagir avec des consommateurs experts en nouvelles technologies,

• être au service de la santé et du bien-être des consommateurs.

Il en découle que « le succès viendra uniquement si la chaîne de valeur est optimisée de manière transverse et non acteur par acteur ».

Une approche collaborative, mutualisée, multicanal et multipartenaires, semble être une piste réaliste de développement de solutions adaptées aux situations particulières de chaque client et de chaque ville. Cette approche systémique n'est d'ailleurs pas unique à la logistique : de nombreux secteurs d'activité ou de recherche envisagent des axes de progrès importants en faisant tomber les silos actuels qui existent dans beaucoup d'organisations.

Un autre axe de réflexion consiste à prendre le sujet par l'angle du point de destination : aujourd'hui la congestion en ville vient de la suite de camions de livraison qui se retrouvent dans une même rue pour livrer chacun son client ou son internaute. L'idée est donc de repenser l'ensemble avec comme objectif : un camion dans une rue, c'est-à-dire grouper dans un même camion toutes les livraisons d'une rue (d'un quartier ou d'un centre commercial), qu'elles soient BtoB (magasins) ou BtoC (particuliers / points relais).

Avec ces nouvelles hypothèses et cette volonté d'organisation mutualisée, il faut repartir du point de départ des produits, à savoir les grands entrepôts nationaux ou régionaux des enseignes, et réorganiser l'organisation des flux pour les regrouper sur des plateformes régionales péri-urbaines qui serviront à réorganiser les tournées de livraison en optimisant le remplissage des camions, et en minimisant leur nombre dans une même rue.

Cette réorganisation globale des flux de marchandises à destination de la ville vise à apporter un bénéfice substantiel à chaque partie impliquée :

• aux chargeurs (enseignes et distributeurs) : réduire le coût global de leurs opérations logistiques, tout en réduisant l'empreinte carbone et en assurant un service de qualité, avec traçabilité des livraisons et suivi en temps réel;

• aux prestataires logistiques : améliorer la productivité et la valeur ajoutée des opérations d'entreposage et de livraison en mettant en œuvre des concepts et des systèmes informatiques innovants, capables d'optimiser dynamiquement la planification et l'exécution des flux de livraison;

• pour les collectivités : fluidifier le trafic et réduire les nuisances liées à la logistique en ville, et participer à la mise en place de nouvelles pratiques durables. Charge à elles d'aménager leur territoire pour faciliter la mise en œuvre, comme en développant une gestion dynamique des aires de livraisons par exemple ;

• pour les consommateurs : accéder à des services plus performants et plus flexibles.

Par ailleurs, cette nouvelle organisation des flux logistiques aurait pour conséquence positive de faire baisser d'environ 30 % les émissions de CO^2.

L'impact sur l'immobilier logistique et son implantation plus ou moins proche de la ville sont à considérer au cas par cas, en tenant compte des spécificités territoriales de chaque zone urbaine, et en intégrant les objectifs spécifiques éventuels de chaque collectivité. Seule cette adaptabilité au terrain, tout en conservant les principes généraux d'organisation, permettra un déploiement homogène sans pour autant qu'il soit figé et monolithique. Cette approche à la fois systémique et personnalisée à chaque environnement est en cohérence avec une évolution sociétale plus large qui ne peut plus être mono-modèle.

CONCLUSION

Un monde multimodèle

Grâce à l'avancée des TIC, nos modes de vie se sont démultipliés et dans l'espace et dans le temps, nous faisant découvrir les avantages de la transversalité, voire de l'ubiquité, introduisant un nouveau rapport au travail, à la gestion et perception du temps.

L'humain est devenu un être omni-canal, sans cesse il ajuste sa façon de satisfaire ses besoins, des plus vitaux (se nourrir, s'abriter, se soigner, s'éduquer…) aux plus raffinés (se cultiver, se divertir, se former…).

Pour répondre à ses besoins, différents canaux de distribution s'offrent à lui, du plus rapide au plus sophistiqué, son choix sera guidé par les tendances qui caractérisent son appartenance.

Pollenconsulting[5], société consultante en design et concept pour le marketing des surfaces de vente, a identifié les sept tendances sociétales majeures sélectionnées en fonction de l'air du temps et de leur impact sur le commerce à plus ou moins long terme.

1 • Esthétisation du monde >
Des points de vente plus soignés, c'est incontournable

2 • Vieillissement démographique >
Quelle *shopping experience* pour les seniors ?

3 • Transhumain >
Consommateur augmenté

4 • Vivre mieux avec moins >
Intégrer l'économie de partage

5 • Nouvelles urbanités >
Proximités et tiers lieux serviciels

6 • Vivre ensemble >
Encourager l'empathie, la civilité

7 • Culture LOL > Retail'tainment

Pour résumer, le consommateur s'est mué en consomm'acteur, il a besoin d'expérience valorisante, il choisit, décide, commente, partage son expérience en temps réel, fabrique du sens et souhaite faire connaître son opinion.

Cette métamorphose du consommateur colle assez bien avec la description du changement sociétal observé par Michel Maeffesoli : avant dans la société moderne, l'individu construisait sa vie autour de trois valeurs. Celle du travail, de l'évolution du progrès pour l'amélioration constante de son avenir, de l'individualisme pour profiter pleinement de la vie. Dans la société postmoderne, l'individualisme a migré vers le besoin d'appartenir à une communauté émotionnelle, « la valeur travail ne mobilise plus l'énergie juvénile qui lui préfère l'envie d'agir, d'entreprendre, de faire de sa vie une œuvre d'art, et quant au progrès et au futur, la nouvelle génération l'expérimente dans l'instant, ici et maintenant[6] ».

Cette agilité est facilitée par la capacité d'être connecté à des systèmes de données mises à jour en temps réel, par la possibilité de se connecter de plusieurs façons, sur le réseau social privé ou public, et de presque partout et pas seulement avec le Smartphone mais une kyrielle d'objets auxquels on a ajouté le terme « intelligent » ou « augmenté ». Ces petits outils bourrés de technologie n'ont pas fini de se miniaturiser et d'offrir de plus en plus de services, ainsi l'individu aussi s'est augmenté, tout comme les lieux, la ville, les territoires, le monde. En quelque sorte l'espace physique s'est transformé en capteur qui enregistre en continu nos mouvements, nos actions et nos échanges.

Cette hyperconnexion permet une multitude d'applications, ces procédés issus de l'informatique pervasive[7] reconfigurent le rôle des objets et des lieux se prêtant à l'exercice.

Fournissant à qui veut bien s'en saisir un gisement de développement économique dont nous ne mesurons pas encore les colossales retombées économiques qui y sont associées.

Cette datafication ou mise en donnée du monde[8], ce Big Data en perpétuelle incrémentation ne demande qu'à être valorisé, encore faut-il que les fournisseurs de données aient la garantie de leur protection pour accepter de les céder. Les fournisseurs d'énergie s'y intéressent et les collectivités sont sollicitées par de nouveaux acteurs (Cisco, IBM…) dans la fabrique de la ville et la gestion des services urbains.

Ainsi les effets de cette mutation sociétale seront plus visibles par le déploiement d'intelligences artificielles dans l'exploitation de la donnée numérique que dans le dur de la forme urbaine.

En quoi cela va impacter l'immobilier commercial et la forme de nos villes

Rassurez-vous, votre environnement ne sera pas trop chamboulé, en revanche ce sont les usages et la capacité de les accueillir qui marqueront la différence d'attractivité.

Cette capacité d'hybridation des territoires et des systèmes existants chère à Martin Vanier peut se transposer dans l'espace physique des lieux du commerce et des services.

Ceux qui emporteront la mise auront compris et selon Martin Vanier : « Ce n'est plus la carte ou le plan mais le scénario, celui d'aménager le temps du changement, un même lieu, un même projet sera le support d'autres activités demain. »

L'immobilier sera identifié comme support d'intelligence artificielle, et non plus comme finalité suffisante à un seul usage prédéterminé.

[5] *Monique Largehttp ://www.pollenconsulting.com/*

[6] *http ://www.franceinter.fr/emission-3d-le-journal-les-nouveaux-bien-pensants-et-la-permaculture.*

[7] *« Informatique pervasive : mouvement de l'informatique qui se sépare du paradigme de l'intelligence artificielle et qui repose sur la démultiplication des systèmes électroniques qui se fondent dans l'environnement quotidien au point de devenir invisibles », « L'art d'augmenter les villes », note du PUCA de Jean Daniélou avec François Ménard+contribution de Gabriel Dupuy et Dominique Lorrain, septembre 2013.*

[8] *Viktor Mayer-Schönbergr et Kenneth Cukier,* Le Monde diplomatique, *juillet 2013.*

Dans ce contexte mouvant, nous devons cesser de penser en zonage monofonctionnel, en bâtiment-objets orphelins, les lieux doivent être en capacité d'assumer toutes les fonctions, y compris celles que nous ne connaissons pas encore, ce qui suppose d'intégrer la notion de réversibilité dès la conception, de ménager des espaces indéterminés, que l'incertitude ne soit pas un frein à l'action.

Un peu de fiction

Notre montre connectée nous permettra de suivre l'évolution de notre biorythme heure par heure, une puce RIFD nous indiquera les aliments à consommer pour nous maintenir au mieux de notre forme, la table de cuisson nous affichera la recette compatible avec les ingrédients disponibles dans la maison. Bientôt nos frigos seront connectés à Amazone–fresh et le réassort pourra se faire de manière automatisée.

Nos capteurs corporels nous dispenseront de nous déplacer à l'hôpital pour faire des examens médicaux.

Les surfaces adaptées aux nano-connexions remplaceront les écrans, les ordinateurs portables n'existeront plus. Nos intérieurs seront équipés d'imprimantes 4D[9].

En 2050, des scanners rétiniens[10] liront nos besoins et devineront nos désirs afin qu'à l'instant l'information et la localisation concernant notre demande s'affichent dans nos lunettes Google.

Des chiffres et des faits :

• 81 % des consommateurs préparent leurs achats en ligne.

• Un client génère entre 2 et 3 fois plus de CA s'il est cross canal. Son CA boutique augmente jusqu'à 50 %.

• Entre 25 % et 50 % des clients web préfèrent que leurs achats soient livrés dans une boutique.

• 25 % des connectés à Internet mobile ont réalisé un achat avec celui-ci au cours du 2e semestre 2010.

• En 1960 le commerce indépendant représentait 80 % du commerce en France, aujourd'hui il représente 16 %.

• 15 % de l'e-commerce est récupéré en boutique Web to Store.

SEMINAIRE N°5

L'activité dans la ville : quels enjeux pour le tertiaire et l'industrie ?

CONTRIBUTION DE :
BENOIT FRAGU, FRANÇOIS JALLOT, FRANCE JAZANY, VINCENT JEAN-PIERRE

INTERVENANTS :
CHRISTIAN CLÉRET, ALAIN BÉCHADE, BERNARD COLOOS

Même si la question de l'industrie au sens traditionnel de l'activité n'a pas été abordée lors des interventions, nous pensons que cette problématique mérite d'être brièvement commentée en préambule de l'exposé.

En effet, les réflexions menées de plus en plus fréquemment sur les friches industrielles et leur réintégration dans le tissu urbain et économique obligent les différents intervenants à se demander quel type d'industrie restera urbano-compatible et comment la Ville devra être « active » pour accueillir « ces nouvelles industries » ?

L'ÉVOLUTION INDUSTRIELLE, URBAINE ET SOCIALE DEPUIS LE XIXE

La révolution industrielle du XIXe siècle transforme profondément le paysage urbain des villes et entraîne des bouleversements économiques, sociaux et idéologiques.

L'industrie de la première génération s'installe en dehors du vieux centre de la Ville à proximité des sites d'extraction des matières premières, des voies fluviales et plus tard des gares.

L'exode rural provoque la concentration démographique et l'installation de nombreux ouvriers dans les faubourgs des villes. La ville s'étend de plus en plus. Se forment alors de nouveaux quartiers et de nouvelles activités liées à l'industrie.

Vers la fin du XIXe siècle et le début du XXe siècle, les grands industriels de la seconde génération, aux préoccupations philanthropiques et sociales, s'installent en dehors de cette Ville étendue, là où ils disposent des terrains suffisamment vastes pour construire des bâtiments, des immeubles pour loger les ouvriers et pour constituer une réserve foncière pour l'agrandissement futur de l'activité. C'est la naissance des banlieues, des cités ouvrières, des cités jardins et du travail à la chaîne. Emile Zola dans son roman *Travail* décrit le passage de « l'Abîme » vers cette nouvelle entreprise nommée « la Crècherie ».

Les bouleversements techniques et organisationnels influent sur la conception des lieux de production qui sont dégagés dans leur partie centrale pour laisser plus de place à la fabrication et sont réorganisés pour obtenir le meilleur rendement possible.

Voient également le jour la fabrication en masse, l'organisation scientifique du travail (le taylorisme, le Fordisme), le schéma organisationnel pyramidal, la hiérarchisation stricte du « travail entre ceux qui pensent et ceux qui produisent » le syndicalisme, etc. Cette organisation perdure jusqu'à la fin de la Deuxième Guerre mondiale.

Pendant « les Trente Glorieuses », période de reconstruction après-guerre, les pays industriels connaissent un rebond économique formidable grâce à une forte croissance économique, à la mutation accélérée de l'industrie et à l'émergence de nouveaux secteurs (automobile, aéronautique), aux prix bas des matières premières et des énergies, à l'augmentation de la demande, à la stabilisation du système monétaire international (Traité de Bretton Woods), à la réorganisation des échanges entre les pays (GATT), à la forte concurrence mondiale, au maintien du taylorisation (l'efficience et la croissance de la productivité), à l'utilisation de la main-d'œuvre bon marché et à l'immigration, à la révolution technologique et scientifique (transistor…),etc.

La France bénéficie de ces transformations et l'industrie se modernise. L'essor économique favorise la naissance des grands groupes industriels (Renault, Peugeot, Thomson, CGE) capables de rivaliser avec les grandes entreprises internationales.

L'urbanisme s'adapte et prend en compte les nouveaux besoins de logements, la croissance économique et démographique et les évolutions technologiques et industrielles. La démocratisation de l'automobile contribue fortement à cette mutation urbaine. Puisque la voiture rend mobile et facilite les déplacements, les espaces de développement urbain s'organisent autour des zones spécifiques : commencent alors l'urbanisation des périphéries, la construction des routes et des autoroutes, l'implantation des zones d'activités spécialement aménagées pour l'industrie, l'édification des barres et des grands ensembles, l'implantation des grandes surfaces, des zones commerciales, des aires de loisirs, des zones d'entrepôts et d'activités, des campus universitaires, des hôpitaux universitaires, etc. Les entrées des villes se ressemblent et se multiplient avec les mêmes bâtiments, les mêmes parkings, les mêmes commerces, les mêmes voies rapides. Les bâtiments administratifs restent dans les centres-villes.

Bref, la segmentation spatiale rigide entre les différentes fonctions de la Ville (travail, habitat, consommation, loisirs, santé, culture) devient le postulat de base.

En termes organisationnels, le taylorisme évolue. La concurrence acharnée entre les grands groupes mondiaux, l'exigence croissante de qualité et de variété du produit, l'importance de la réactivité de la fabrication et la rapidité des livraisons, la prise en compte des nouvelles relations entre l'entreprise et ses clients, le besoin inévitable de l'innovation obligent les entreprises à faire évoluer le schéma pyramidal et à faire participer davantage les « exécutants » dans le processus industriel, à rapprocher les équipes de conception de celles de production, à créer des synergies horizontales entre les différents protagonistes dans l'acte de produire.

Vers la fin des années 1960, la croissance économique s'atténue.

Après une période d'euphorie générale où la famine était éradiquée, où le chômage était faible, où chaque ménage pouvait désormais avoir sa voiture, où la femme était libérée de ses tâches ménagères, où l'Etat-Providence devenait présent et la protection sociale couvrait les risques de la vie, la consommation de masse s'essouffle et les protestations sociales deviennent récurrentes.

L'industrie subit la récession (surproduction et baisse de la consommation) et réduit ses effectifs. Avec le choc pétrolier, l'inflation, le manque d'anticipation des entreprises face à la concurrence mondiale, les stratégies de développement mal orientées, la baisse des demandes internes et les différentes politiques gouvernementales, le chômage s'envole.

Le processus de désindustrialisation commence un peu partout en Europe et en France.

Les entreprises se « tertiarisent » et l'économie des services devient prépondérante. La France s'oriente vers la société postindustrielle même si elle reste un pays industriel. La question industrielle se pose en d'autres termes et sous d'autres formes. Pierre Veltz dans son livre *Essai sur les politiques du territoire à l'heure de la mondialisation* fustige la distinction rapide faite souvent entre tertiaire et industrie. Il démontre l'émergence d'une nouvelle économie industrielle qui est caractérisée par la « société industrielle de service » où la notion de services (après-vente, crédit, nettoyage, logistique, banques, *data center*, etc.) est tout aussi importante que le produit industriel et les deux composants sont complémentaires.

Vers la fin du XXe siècle, avec l'arrivée d'Internet, du microprocesseur, des ordinateurs et de la troisième révolution industrielle, les grandes usines se délocalisent ou se transforment en plus petites unités de production à la suite de la robotisation des chaînes et de la miniaturisation des éléments de *process*. L'exemple des immeubles de télécommunication, situés dans le tissu urbain et abritant les centraux téléphoniques et leur infrastructure est assez parlant. Les répartiteurs prennent de moins en moins de place et libèrent ainsi des surfaces importantes et les plateaux restent vides. La transformation et la tertiarisation de ces espaces commencent avec la gestion de la technique et les demandes des entreprises cherchant des plateaux de bureaux.

Les employés deviennent de plus en plus polyvalents et les relations de service, y compris dans l'industrie traditionnelle, modifient les relations producteur-client-fournisseur.

La mondialisation, les évolutions technologiques, les transformations des formes de production, la révolution du numérique, l'accès à Internet, l'impression 3D, la technologie réseaux sans fils, etc. modifient profondément les schémas organisationnels, les *business model* des entreprises, les espaces du travail et de production, et les relations fabricants-producteurs et clients-consommateurs. De nouvelles industries se développent autour du numérique, de la robotique, des batteries électriques, des TIC, de la nanoélectroniques, du *cloud computing*, de l'industrie des services, etc.

Ces nouveaux espaces de production liés à la nouvelle industrie s'apparentent plus à des immeubles tertiaires d'un genre nouveau où se regroupe en un même lieu toute la chaîne de production, de la création à la mise en vente. Les « immeubles » industriels de la nouvelle économie deviennent économes en espace et en surface et acceptent la superposition des volumes bâtis en réorganisant les espaces de productions, de stockage, de conditionnement, de conception, d'essais, d'exposition et de vente. Le contenant devient évolutif, flexible, modulable et s'adapte facilement à l'évolution du contenu. La nouvelle industrie devient « aimable », sobre et plus intelligente grâce à la mutualisation des flux (de l'eau, de l'énergie, des matières et des services), des ressources, des modes de production moins consommateurs de ressources et moins générateurs de rejets. Dès lors que ces conditions sont remplies, l'immeuble industriel se « banalise », se « tertiarise ».

Face à ces enjeux, la Ville doit se réinventer pour répondre aux nouveaux défis et demandes exprimés par les entreprises et adapter leur morphologie aux contraintes liées d'une compétition nouvelle.

Nous commencerons par nous intéresser aux grands défis auxquels font face nos entreprises aujourd'hui et à la demande de tertiaire qui en résulte. Puis nous analyserons les répercussions de ces demandes sur la ville et sur le marché pour enfin nous interroger sur la capacité de l'industrie du bâtiment à répondre à ces demandes.

1. LES DÉFIS, LES DEMANDES DES ENTREPRISES TERTIAIRES

A. LES DÉFIS

Nous nous trouvons dans une époque charnière : mondialisation intense, crise économique, révolution numérique et ses développements (robolution…), autant d'éléments qui changent la vie de l'entreprise et l'obligent à reconsidérer ses façons de travailler et donc sa stratégie immobilière. Une mondialisation qui l'oblige à favoriser à tout prix l'innovation pour se positionner sur

[9] *Intégrant la dimension du temps dans la production à réaliser.*

[10] Minority report *tourné en 2002 par Steven Spielberg d'après la fiction de Philipe Kdick : « En 2054, il est difficile de se déplacer incognito car toutes les personnes sont soumises à des scanners rétiniens (pour la personnalisation des messages publicitaires audios par exemple) .»*

des marchés auxquels les entreprises des pays à faible coût de main-d'œuvre n'ont pas accès.

Une crise économique qui s'est développée en crise de compétitivité, qui contraint l'entreprise à une rationalisation des coûts, générateur de stress pour les salariés.

Une révolution numérique qui change les façons de travailler et la vie des salariés[1], responsable d'une sollicitation croissante des salariés et d'une atténuation des frontières entre vie privée et vie professionnelle[2], opportunités pour une nouvelle organisation personnelle et professionnelle mais là encore, générateur de stress pour le salarié qui doit trouver un nouvel équilibre dans un monde qui évolue sans cesse.

Dans ce contexte, nous pouvons identifier six défis à relever par les entreprises aujourd'hui :

Bien-être

Les salariés sont de plus en plus stressés[3] et fatigués[4]. Et la qualité de vie au bureau est le deuxième critère cité par les salariés comme le plus important dans la vie professionnelle, après l'intérêt du travail mais devant le niveau de rémunération[5].

L'entreprise doit donc repenser le bien-être des salariés et parvenir à améliorer leur qualité de vie.

Talents

Dans la course à l'innovation et à l'amélioration de la compétitivité, l'entreprise doit réussir à attirer les meilleurs talents dans son domaine d'activité.

Communication

L'entreprise doit améliorer sa communication interne et externe pour favoriser l'échange, la créativité et donc l'innovation.

Vitesse

Nous vivons dans un monde où tout va de plus en plus vite. A titre d'illustration classique de cette accélération, on rappellera qu'il aura fallu 38 ans pour que 50 millions de personnes utilisent la radio, 13 ans pour la télévision, 4 ans pour le Net, 3 ans pour l'Iphone et… 80 jours seulement pour l'Ipad.

L'entreprise doit être agile, flexible pour s'adapter en temps réel aux évolutions de ce monde en ébullition.

Efficience

En plein cœur de cette crise de compétitivité, l'entreprise doit limiter ses coûts, contrôler et maîtriser l'ensemble de ses dépenses, notamment ses dépenses immobilières.

Responsabilité environnementale et sociétale

L'entreprise doit relever le défi du développement responsable, pour l'avenir de la ville et de la planète. Elle doit prendre la mesure de son impact sur la ville et sur l'environnement. C'est *a minima* un sujet essentiel pour son image.

B. LES DEMANDES DES ENTREPRISES

Pour répondre à ces défis, la localisation des entreprises et la nature de leur immobilier tertiaire sont des paramètres essentiels et, sur ces sujets, les entreprises sont naturellement en demande de :

Centralité

La localisation reste le critère n° 1 d'installation des entreprises. Une demande principalement portée sur des métropoles de plus de 500000 habitants :

• dotées d'un véritable marché immobilier profond et liquide qui permettra aux entreprises de trouver des réponses immobilières face aux évolutions inéluctables de leurs besoins dans ce monde en ébullition ;

• dans un bassin d'emplois correspondant à leurs spécialités, pour pouvoir attirer les meilleurs talents qui construiront l'avenir de l'entreprise ;

• à proximité de transports en commun et de services aux usagers (offre culturelle, commerces…) pour faciliter et améliorer la qualité de vie des collaborateurs ;

• dans une centralité bien gouvernée avec des interlocuteurs bien identifiés et des décisionnaires clairement définis, pour que la gouvernance ne ralentisse pas les développements futurs de l'entreprise ;

• et pour pouvoir profiter de tous les services aux entreprises offerts par cette centralité (logistique, coursiers, reprographie, assistance informatique, conseils…).

Un nouveau type d'espaces tertiaires

La recherche de bien-être, la nécessité d'innover conduisent les entreprises à se porter sur des nouveaux types d'espaces tertiaires :

• des espaces qui font la part belle au collectif en offrant de nombreux espaces de rencontres et de convivialité pour inciter les collaborateurs à mieux communiquer;

• des espaces plus apaisants, avec une nouvelle relation avec l'extérieur et avec la nature pour favoriser le bien-être des collaborateurs. L'entreprise d'aujourd'hui veut la ville et la campagne pour attirer les hommes et femmes d'aujourd'hui qui veulent Haussmann et le Club Med, comme nous le rappelait Jean Viard;

• des espaces communicants dans toutes les dimensions, dotés des infrastructures permettant de profiter de tous les apports de la révolution numérique.

L'espace tertiaire recherché ne se rapprocherait-il pas finalement d'un lieu de vie idéalisé dans lequel les salariés se partageraient ce qu'ils ne parviendraient pas à obtenir chez eux ? De la surface, des espaces généreux et conviviaux, des espaces extérieurs, des jardins, des infrastructures et des équipements numériques…

Mais attention aux effets de modes, nous alerte Christian Cléret. Nous sommes dans une nouvelle séquence, une séquence qui fait du bien-être au travail l'une des priorités du choix des espaces tertiaires, une séquence qui succède à une autre, centrée essentiellement sur la performance environnementale, elle-même suivant des séquences portées principalement sur l'efficacité de l'espace de travail et ses performances techniques.

Quelle sera la séquence suivante ? On parle beaucoup de télétravail et de tiers lieux, nouvelles façons de travailler rendues possibles par la révolution numérique. Elles sont encore très marginales aujourd'hui et il est difficile de savoir le succès qu'elles rencontreront dans l'avenir.

[1] *En 1989, un cadre pouvait consacrer 15mn à une activité sans être interrompu. Aujourd'hui, ce temps est compris entre 1mn30 et 4mn (Etude JLL Nomadisme, 2011 à partir d'une étude de l'APEC).*

[2] *73% des salariés travaillent en dehors de leur bureau et 78% des cadres utilisent Internet en milieu professionnel pour gérer leur vie personnelle (Sondage Opinion Way / Tissot, Baromètre janvier 2011).*

[3] *41% des personnes interrogées seraient stressées et 13% très stressées au travail (Sondage CSA réalisé pour l'ANACT en mars 2009).*

[4] *51% des salariés se disent fatigués, 47% ressentent des douleurs au dos, 41% ressentent des troubles physiques (Sondage 2010 du site bien-être au travail).*

[5] *Etude TNS Sofres Actineo, avril 2011.*

C. LES DEMANDES DE LA VILLE OU LA RESPONSABILITÉ DE L'INDUSTRIE TERTIAIRE

D'autres demandes que celles des entreprises structurent ou sont amenées à structurer le tissu immobilier tertiaire. Ces demandes sont essentiellement portées par la ville ou la société.

Il s'agit principalement d'une demande de construction urbaine respectueuse de l'environnement et d'une recherche d'animation urbaine, deux notions liées aux réflexions sur la mixité urbaine et l'évolutivité du bâti.

Les enjeux environnementaux

Ils impliquent qu'on ne peut plus avoir un regard limité à l'immeuble, il faut concevoir ses relations avec l'environnement, avec l'énergie, avec les transports. Il faut construire plus dense, proche des nœuds de transports en commun, rechercher une intelligence énergétique au niveau du quartier pour maximiser les échanges et minimiser les besoins globaux et apprendre à prendre en compte l'énergie grise et l'empreinte carbone de tout l'acte de construire et de déconstruire.

Les enjeux d'animations urbaines (ou d'attractivité du territoire)

Le travail n'est pas la seule activité des urbains, c'est seulement 10 % de la vie des urbains, nous rappelle Jean Viard. La ville doit proposer d'autres activités et les espaces tertiaires doivent contribuer à cette animation, en contrepartie des services que leur offre la ville, en ouvrant leur rez-de-chaussée à des activités commerciales par exemple, en jouant un rôle dans la création et l'animation de l'espace public.

Les enjeux de mixité

La mixité est probablement un élément clé de l'animation urbaine. Les espaces tertiaires ouverts sur la ville apportent l'animation en cœur de journée, les logements en soirée. Elle est aussi, sans doute, bénéfique au développement responsable de la ville en permettant notamment une utilisation plus intense des transports en communs existants et peut offrir la possibilité aux salariés les plus mobiles de diminuer leurs trajets domicile-travail quotidiens.

Mais jusqu'où doit aller la mixité ? Doit-elle exister au sein même de l'immeuble ? Il nous semble que cette forme de mixité, la mixité verticale, n'a pas d'intérêt, à part sous sa forme classique d'un rez-de-chaussée commercial surmonté d'une autre activité.

En effet, elle n'intéresse pas les investisseurs et est donc difficilement financable, elle est complexe techniquement et chère (superposition de règlements différents spécifiques à chaque usage), et pose des difficultés liées à la coexistence d'activités différentes qui peuvent se gêner mutuellement (activité bruyante associée à du logement par exemple).

Les enjeux d'évolutivité du bâti

Compte tenu du corpus réglementaire existant, spécifique à chaque usage et des besoins propres à chaque usage, il semble difficile aujourd'hui d'envisager de réels espaces évolutifs pouvant être utilisés indifféremment (ou sans travaux lourds) pour un usage ou pour un autre. Compte tenu des évolutions des besoins et des façons de travailler, concevoir et construire des espaces tertiaires qui répondront aux attentes de plusieurs types d'entreprises différentes et qui sauront s'adapter aux évolutions des modes de travail de ces entreprises ne sont déjà pas une mince affaire.

2. L'IMPACT DE CES DEMANDES SUR LA VILLE ET LE MARCHÉ

A. LA VILLE TERTIAIRE, UNE CONSTRUCTION RÉCENTE.

Dans les années 1960/1970, l'émergence et la banalisation des transports, qu'ils soient routiers, ferroviaires, aéroportés ou navals, permettent de dissocier les lieux de production des lieux de consommation : la mondialisation est née.

Face à cette mutation profonde apparaissent de nouveaux besoins, de nouveaux métiers d'intermédiation et de services, regroupés au sein de bureaux « banalisés ».

Peu importe l'activité exercée, les bureaux répondent à des « standards internationaux » de confort et de flexibilité.

Face à cette montée en puissance du tertiaire, face cette tertiarisation de l'activité, de grands quartiers émergent tels la Défense ou le QCA (Quartier Central des Affaires) à Paris.

Le phénomène de tertiarisation s'amplifie avec les années. Ainsi à Paris, entre 1985 et 2014, le parc tertiaire est passé de 28 millions de m² à 53 millions de m² en 2014.

B. L'ORGANISATION SPATIALE DE LA VILLE / MÉTROPOLE TERTIAIRE

Si la demande tertiaire des entreprises devient banalisée, pour autant l'offre doit répondre aux enjeux et besoins de ces dernières.

Longtemps, la qualité de vie, la qualité de la desserte ou la « connectivité » apparaissaient comme les critères les plus importants pour le choix d'une implantation. Aujourd'hui, ces critères sont réunis dans la plupart des grandes métropoles tertiaires et il est bien difficile de dire, s'il fait « mieux vivre » à Londres, Berlin, Paris ou San Francisco…

Un critère demeure cependant pour les grandes entreprises internationales : la taille du marché et la cohérence du parc immobilier.

Le Ville se doit d'être multipôles et doit offrir des immeubles de grande qualité de type « classe internationale »

La ville / métropole tertiaire se doit d'être multi-pôles

Là où Christian Cléret parlait d'attractivité des Villes de plus de 500 000 habitants, le critère qui nous paraît le plus pertinent est celui de la ville / métropole dont la taille permet d'offrir différents pôles avec des marchés tertiaires différentiés, adaptés aux besoins et aux critères financiers des entreprises.

Ainsi, trois exemples peuvent venir étayer la prépondérance de ce critère de pôles différentiés :

• la métropole parisienne, qui offre le premier marché tertiaire européen,

• Londres, capitale mondiale du business,

• San Francisco et sa nouvelle économie.

PARIS :
Avec ses 52 millions de m², le marché tertiaire parisien reste le premier marché européen. Ce marché recouvre plusieurs secteurs (référence « Immostat ») avec une amplitude de loyer importante fonction de la localisation et de la qualité des immeubles.

LONDRES :
Londres, premier centre financier d'Europe et peut-être du monde, possède une concentration d'entreprises fortunées (avec plus 500 banques présentes), représente un tiers des échanges internationaux et plus de 4700 milliards € de fonds managés depuis Londres… Londres concentre 67 % en valeur du parc immobilier britannique avec un parc supérieur à 50 millions de m², équivalent en taille au parc parisien.

Son marché immobilier tertiaire se divise en trois parties : le West End, la City et les Docklands.

SAN FRANCISCO :
Le marché du bureau de San Francisco est actuellement un des plus importants des Etats-Unis avec un parc de plus de 31 millions de m².

Il se caractérise par une grande amplitude des loyers en fonction de la localisation et de la qualité des immeubles : de 21 $ à 121 $ /sqf (175 à 1000€ /m²).

On y distingue trois pôles majeurs : San Francisco, East Bay, Silicon Valley et un pôle secondaire : Peninsula
Le pôle le plus recherché est celui de San Francisco où l'on trouve à la fois des immeubles récents et de nombreux projets en développement.

Ce quartier attire les grands utilisateurs de l'économie traditionnelle (ban-que / média, etc.) mais aussi, peu à peu, la nouvelle économie (software, gaming).

En effet, la compétition que se livrent les entreprises de la nouvelle économie pour attirer les jeunes talents, les conduit à s'implanter dans les secteurs centraux où la vie « after work » est la plus stimulante.

Le quartier East Bay, par ses loyers attractifs, attire les administrations, les *back-offices* et les entreprises du secteur industriel.

La Silicon Valley reste le cœur de la nouvelle économie, avec de grands campus utilisateurs (activités : *soft* et *hardware*, *data center*, *semi conductor*).

Dans ces trois exemples, on constate à la fois une taille de marché exceptionnelle (de 30 millions à 50 millions de m²) caractérisée par une sectorisation importante, mais aussi une grande profondeur de marché offrant tout type de valeur.

Les villes / métropoles qui répondent à cette exigence de taille et de profondeur de marché sont en nombre limité.

La compétition tertiaire entre ces grandes métropoles est devenue internationale.

Quels atouts pour résister à la compétition ?

• LA GOUVERNANCE TERRITORIALE
La compétition entre les métropoles étant devenue internationale, la fragmentation politique d'un territoire devient un handicap à son développement économique et tertiaire.

Cette compétition est particulièrement visible au MIPIM, où sont installés notamment, côte à côte, les stands « Paris » et « Grand Londres ». Si Boris Johson se déplace tous les ans, Bertrand Delanoë n'est venu que rarement et l'Ile de France est représentée par de nombreux maires de villes d'Ile de France…

Pour reprendre les termes de Christian Cléret, le « Who is the Boss » devient un critère essentiel de l'implantation des entreprises et peu d'entre elles acceptent encore aujourd'hui de s'interroger préalablement sur le nom du décideur à rencontrer.

Cette fragmentation politique et territoriale, cette « compétition de clochers », reste en Ile de France un obstacle à l'émergence de grands pôles tertiaires cohérents. Souhaitons que la naissance du Grand Paris permette de gommer les rivalités intercommunales pour se concentrer sur la compétition entre métropoles internationales.

• LA TYPOLOGIE DES ENTREPRISES ACTEURS
Si les bureaux deviennent « banalisés », pour autant la force d'une métropole réside aussi dans sa capacité à attirer tout type d'activité.

A Paris, la résistance du marché tertiaire est liée à cette qualité. La typologie des acteurs très diversifiée permet une grande résilience aux crises qui touchent rarement tous les secteurs d'activités de manière simultanée.

A Londres par contre, l'exposition quasi totale au secteur financier fragilise le secteur tertiaire.

Londres a bien compris ce danger lors des dernières crises financières et il n'est pas étonnant de voir le marché tertiaire londonien s'ouvrir au secteur de la nouvelle économie qui représente aujourd'hui 34 % des prises à bail (secteur TMT) contre 23 % pour le secteur de l'assurance et de la finance.

Si par cette diversité, les grandes métropoles restent à peu près à l'abri des séismes économiques, il faut garder à l'esprit qu'une ville dont la principale activité disparaît est une ville qui meurt.

La ville mono-activité court des risques importants en cas de mutations économiques. Qu'adviendrait-il de Toulouse en cas de départ d'Airbus, de Sochaux en cas départ de Peugeot ou de déménagement du siège de Casino de St-Etienne…

Aux Etats-Unis, la ville de Détroit est le parfait exemple de cette fragilité…

• LE RENOUVELLEMENT URBAIN
Le parc tertiaire des grandes métropoles s'est constitué au fil des années et des besoins des entreprises. A Paris, ce parc est constitué d'immeubles édifiés parfois depuis plus d'un siècle mais aussi d'immeubles construits depuis 40 ans, à l'occasion du boom de l'immobilier tertiaire.

Le vieillissement du parc tertiaire et son renouvellement deviennent un enjeu majeur pour les métropoles qui souhaitent rester dans la compétition et offrir à leurs « clients » entreprises des bureaux modernes et efficients.

A Paris, si 40 % du parc a plus de 25 ans, ce chiffre passe à 57 %, pour les immeubles de plus de 20 ans.

On estime par ailleurs que la durée de vie d'un immeuble de bureaux est d'environ 30 ans…

Dans sa Note rapide n° 645 de mars 2014 « Bureaux en Iles de France : construire plus ou produire mieux » l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU) publie un tableau des livraisons annuelles de bureaux de plus de 5000 m².

On constate que depuis presque 15 ans, la restructuration / reconstrution n'a jamais été supérieure à 400 000 m² par an. Renouveler 40 % du parc demandera 40 ans…

Quelles explications peut-on donner à ce constat ?

• Les restructurations sont plus onéreuses que les opérations neuves (environ 20 % minimum, hors amiante, plomb, etc.).

• Les opérations de démolitions / reconstruction se heurtent à des enjeux urbains (protection du patrimoine) et humains (peur du changement), mais aussi fiscaux : la fin des droits acquis en matière de redevance pour création de bureau en est l'exemple le plus récent.

Faut-il souhaiter que les changements de destination (bureaux – logements) viennent à la rescousse pour reconvertir un parc tertiaire devenu obsolète ?

Sur ce sujet, nous renverrons à la Note de l'IAU.

Si le renouvellement du parc tertiaire est un enjeu extraordinaire pour les années futures, il semble que les acteurs de la Ville n'aient pas encore pris conscience de son importance. Si rien n'est fait pour favoriser cette mutation majeure, les acteurs de l'immobilier continueront à favoriser la construction neuve et de nouvelles friches urbaines verront le jour, constituées d'immeubles obsolètes abandonnés en milieu urbain, ouverts aux vents et aux excès d'une société en marge.

3. L'INDUSTRIE DU BÂTIMENT A-T-ELLE LA CAPACITÉ DE RÉPONDRE À CES DEMANDES ?

Les défis à relever pour l'industrie du bâtiment

Comme nous l'avons vu précédemment, les entreprises vivent une époque charnière où elles doivent affronter à la fois une mondialisation accrue et une révolution numérique, tout cela dans un contexte de crise économique qui perdure depuis fin 2008.

Parmi les six défis que nous avons évoqués trois ont un impact direct sur l'industrie de la construction, à savoir :

• nécessité pour l'entreprise d'être plus agile et plus flexible pour s'adapter en temps réel aux évolutions de ce monde en ébullition, ce qui implique pour les constructeurs de devoir eux-mêmes faire preuve d'adaptabilité en temps réel,

• en plein cœur de cette crise de compétitivité, l'entreprise doit limiter ses coûts, contrôler et maîtriser l'ensemble de ses dépenses, notamment ses dépenses immobilières et donc avec toutes les conséquences sur les coûts de construction,

• enfin l'entreprise doit relever le défi du développement responsable, pour l'avenir de la ville et de la planète. Elle doit prendre la mesure de son impact sur la ville et sur l'environnement. C'est à minima un sujet essentiel pour son image.

Nous avons évoqué précédemment une exigence de centralité : les entreprises ont tendance à se regrouper dans des pôles ou des centralités. Il semble aujourd'hui partagé par le plus grand nombre que la ville durable est une ville dense mais que construire dense, c'est construire cher. Nous sommes alors dans une contradiction entre la volonté d'avoir une ville dense mais avec des coûts de construction peu élevés. En effet construire dans les zones de force densité entraîne de nombreuses contraintes pour les entreprises du bâtiment : problèmes d'approvisionnement, de stockage mais aussi de cohabitation avec les riverains. Pour eux un chantier est souvent source de nuisances liées au bruit mais aussi aux difficultés de circulation et de stationnement à proximité du chantier. A titre d'exemple, nous pouvons citer la construction de la tour Incity à Lyon qui du haut de ses 200 m sera la plus haute tour de la ville. Située à côté des halles Paul Bocuse en plein cœur du quartier de la Part Dieu il y a eu de nombreuses plaintes lors des travaux liées à l'amplitude horaire du chantier pour tenir les délais et des nuisances sonores occasionnées mais aussi des commerçants qui ont peur d'une perte de leur C.A. liés aux difficultés de stationnement. De plus le foncier dans les zones denses est bien souvent plus cher qu'en périphérie des villes, ce qui contribue à accentuer l'augmentation du coût des projets en zone dense.

L'industrie du bâtiment doit donc pouvoir construire moins cher, dans des zones plus denses des bâtiments qui se veulent à la fois performants, évolutifs avec un impact maîtrisé sur la ville et son environnement. Personne ne veut demain de grandes friches tertiaires comme il y a actuellement des grandes friches industrielles. N'est-ce pas là une quadrature du cercle pour les architectes et les ingénieurs qui conçoivent nos bâtiments de demain ? L'industrie du bâtiment peut-elle encore innover significativement et à moindre coût ? La solution réside peut-être dans sa capacité à saisir elle aussi le virage du monde numérique.

Le secteur du bâtiment peut-il s'industrialiser pour répondre à ces défis ?

Pour répondre à ces défis, le bâtiment peut-il se réinventer ? Peut-on industrialiser une activité qui reste encore malgré tout artisanale, notamment avec l'avènement des imprimantes 3D. A ce sujet une première expérience a été menée en Chine avec la construction de 10 maisons individuelles de 200 m² chacune en 24h à l'aide d'une imprimante géante 3D. Cette imprimante mesure tout de même 32 m de long sur 10 m de large et 6,6 m de haut ! Certes ce nouveau mode de construction est respectueux de l'environnement, le béton utilisé étant composé de déchets industriels récupérés sur les chantiers, de ciment et de fibre de verre. De plus, en utilisant un matériau recyclé, les prix sont également incroyablement bas. Mais les dimensions nécessaires sont-elles bien compatibles avec une construction en milieu dense ? Et cela est-il bien compatible avec une architecture travaillée ou chaque bâtiment se veut unique ? Bernard Coloos nous disait qu'il ne croyait pas à une industrialisation du monde de la construction mais plutôt à une industrialisation des *process*. Nous partageons son avis. L'impression 3D et l'industrialisation de la construction seront sûrement des solutions demain pour l'habitat individuel, mais nous n'y croyons pas pour le tertiaire, surtout en zone urbaine.

L'industrie du bâtiment souffre avant tout d'un problème de méthode lié à la fois à la fois à l'empilement des réglementations pas toujours cohérentes entre elles mais aussi à la gestion des interfaces pas toujours gérées ou anticipées suffisamment. En effet, la réglementation a parfois bon dos pour justifier les dérives dans les coûts de construction ou les délais alors qu'une meilleure anticipation et une intégration des aléas auraient pu éviter ces dérives. Nous arrivons donc à la même conclusion que Bernard Coloos qui pense que le secteur du bâtiment devra travailler non sur l'industrialisation des produits mais des *process*. Et c'est là que le BIM prend tout son sens et devrait révolutionner la conception et la production des bâtiments mais aussi améliorer leur exploitation et leur évolutivité.

Une réponse possible pour l'industrie du bâtiment : le BIM

Comme nous l'avons vu, les défis sont de taille pour une industrie qui reste encore très artisanale. La solution pourrait résider dans le BIM. Mais qu'est-ce que le BIM appelé parfois à tort, car trop réducteur, maquette numérique. Le BIM vient de l'acronyme anglais *Building Information Model*. C'est à la fois un processus de gestion et de production de données, un modèle unique du bâtiment.

En général, ce modèle est affiché dans un logiciel de modélisation dynamique utilisant les trois dimensions, afin d'augmenter la productivité dans la conception des bâtiments et constructions. Le processus produit le Building Information Model (BIM en abrégé), qui englobe la géométrie de la construction, les relations spatiales, les informations géographiques, les quantités ainsi que les propriétés des éléments de construction. Le BIM ainsi créé lors du processus de conception du bâtiment pourra être utilisé lors de son exploitation mais aussi lors de sa démolition (aspects structurels, empreinte écologique des matériaux, réutilisation, etc.).

Lors de sa conception, un bâtiment passe par différentes étapes. Sur un processus traditionnel, une quantité

d'information importante est perdue entre chaque étape, car en général les acteurs ne sont pas les mêmes et n'utilisent pas les mêmes outils et donc pas les mêmes formats de données.

Mais ce qui est encore plus coûteux, c'est que ces informations sont en général saisies plusieurs fois par différents corps de métiers : l'électricien, le plombier, l'équipementier réseau, le chauffagiste, le bureau d'étude structures, etc. saisissent tous les mêmes données géométriques du même bâtiment. On estime que les informations relatives à un bâtiment sont saisies en moyenne sept fois. Ces saisies multiples sont sources d'incohérences, de retards de livraisons et d'augmentation du coût de l'ouvrage bâti. Ces incohérences peuvent dégénérer en procès. On estime à largement plus de 10 milliards d'euros le coût annuel des incohérences dans le bâtiment en France.

Avec le BIM, les informations sont capitalisées à chaque étape de ce processus. Ainsi, l'ensemble, ou tout du moins une bonne partie des résultats de chaque étape du processus, sont fédérés dans le BIM (calculs énergétiques, dimensionnements, chauffage, climatisation, aéraulique, emplacement des équipements, alarmes et sécurité, maintenance, etc.).

Le BIM contient chaque objet composant le bâtiment (murs, dalles, fenêtres, portes, ouvertures, escaliers, poteaux, poutres, équipements...) et ses caractéristiques. Les objets de la maquette sont localisés relativement à une arborescence spatiale (site-bâtiment-étage-espace). De nombreuses relations entre objets sont décrites (jonction de murs, percement d'un mur par une ouverture, remplissage d'une ouverture par une fenêtre, etc.).

La maquette numérique du projet se construit au fur et à mesure du projet, ce qui permet de constater visuellement l'avancement ou les modifications de ce dernier. Toute modification apportée est automatiquement répercutée sur l'ensemble du projet, les nomenclatures, les coupes, les plans et les rendus.

Ce concept de modélisation des données architecturales s'impose comme l'alter ego de systèmes d'information technique en vigueur dans d'autres secteurs industriels (aéronautique, aérospatial).

En quoi le BIM peut-il être une réponse possible ?

Lorsque les informations sont extraites du BIM, il devient possible de travailler autrement. L'expérience montre que le BIM favorise le recours à des logiciels d'évaluation du projet dès le début de la conception. Les concepteurs sont ainsi mieux armés pour concevoir de meilleurs projets capables de répondre aux enjeux du développement durable. D'ailleurs pour Alain Maugard la méthode de travail basée sur le BIM autorise plus de créativité, d'optimisation. Elle offre l'opportunité de réaliser des ouvrages plus complexes, qu'on a du mal à dessiner.

L'utilisation de la maquette numérique et des logiciels adaptés permettent aussi d'accompagner les usagers et exploitants du bâtiment dans une démarche d'éco-performance. Grâce à une plate-forme Web, ils peuvent mesurer en temps réel la consommation de toutes les énergies (eau, gaz, électricité) et ainsi gérer les interventions techniques de maintenance. Cette solution participe donc à maîtriser les budgets d'exploitation des parcs immobiliers du point de vue des gestionnaires et des propriétaires.

Les avantages du BIM sont donc multiples. Tous les acteurs du Bâtiment y trouvent leur compte. Le BIM, élaboré depuis une vingtaine d'années, répond parfaitement aux exigences de la construction, à l'heure où la rentabilité et l'efficacité énergétique deviennent des incontournables pour chaque projet. Il permettra notamment de :

•GAGNER EN COMPÉTITIVITÉ :
Gain de temps : Pour éviter les ressaisies fastidieuses, les acteurs du BIM ont souhaité développer l'interopérabilité entre les différents logiciels de la construction. Auparavant, la pratique était manuelle (par courrier électronique, envoi de CD) puis coopérative (les armoires à plan). Avec des logiciels compatibles, les acteurs d'un projet n'ont plus à traduire manuellement des données d'un format à un autre. Les projets sont donc mis au point plus rapidement, car les échanges entre les différents corps de métiers sont accélérés. Ainsi :
• générer la documentation du projet demande moins d'efforts,
• les tâches redondantes sont éliminées,
• les calendriers serrés sont plus facilement respectés.

Réduire les coups : une étude a été réalisée par la FFB en 2010. Elle révèle que le manque d'interopérabilité coûte environ :
• 40€ /m² de SHON pour les entreprises;
• 2.3€ /m²² de SHON généré par an pour la gestion de patrimoine.

• GAGNER EN QUALITÉ :
Le coût de la non-qualité représente 10 % du chiffre d'affaires de la construction neuve dont 7,5 % de malfaçons reprises en cours de chantier et 2,5 % pris en charge par l'assurance construction. Avec l'absence de ressaisies, les pertes et les altérations de données sont fortement réduites. La communication électronique permet d'éviter les erreurs en mettant en place une chaîne l'information qui va de la conception du bâtiment à sa gestion.

Les équipes projet qui ont adopté le BIM produisent des ouvrages de meilleure qualité. La coordination permanente entre les corps de métiers améliore drastiquement la synthèse technique. Grâce au BIM-IFC, on peut même parler de synthèse technique permanente...

•MINIMISER LES CONTRAINTES LIÉES À LA LOGISTIQUE :
Nous avons vu précédemment que la modélisation du bâtiment intégrait les 3 dimensions. Nous pensons qu'il pourrait même intégrer une 4e dimension, le temps. En effet construire en zone dense entraîne immanquablement des difficultés d'approvisionnement avec toutes les nuisances qui en découlent pour les riverains. L'intégration de cette dimension qu'est le temps pourrait permettre de mieux penser la logistique pendant la conception du bâtiment, la logistique étant un paramètre essentiel de l'acte de construire en zone dense à la fois pour optimiser les durées de chantier mais aussi pour limiter les nuisances.

En conclusion, le BIM est une véritable révolution en marche, comme l'avait été la CAO en 1990. Tout le monde utilisera le BIM dans 10 ans. Alain Maugard ne voit pas l'avenir du Bâtiment sans le BIM. Pour lui, il servira d'abord aux édifices les plus compliqués puis devrait s'étendre aux plus ordinaires, comme les maisons individuelles. Nous pensons qu'effectivement le BIM est une véritable opportunité pour le monde de la construction de mieux répondre aux défis de demain.

CONCLUSION

Nous avons vu que les entreprises étaient en demande de localisations centrales dans les grandes métropoles et d'un nouveau type d'immeubles tertiaires respectueux de l'environnement, en contact avec la nature et conçus pour favoriser l'échange et offrir du bien-être à ses utilisateurs. Le tout dans un contexte économique tendu imposant une maîtrise des dépenses pour ne pas perdre en compétitivité.

Pour répondre à ces demandes, le marché et la métropole se sont structurés en polycentralités offrant des surfaces à des niveaux de loyers / prix différents pour apporter une réponse aux différents niveaux de solvabilité de la demande. Nous avons vu également que ces attentes constituent un véritable défi pour l'industrie du bâtiment parce que construire dense et construire mieux, c'est surtout construire plus cher.

Si le niveau de coûts de construction semble être aujourd'hui un frein au développement de l'habitat collectif plus qu'au développement de nouveaux immeubles tertiaires, il rend par contre d'autant plus complexes les opérations de restructuration ou la reconversion du bâti tertiaire existant et obsolète, qui sera un enjeu majeur des villes dans les années à venir.

Mais l'analyse de l'impact des coûts de construction sur le marché, sur la production de nouveaux immeubles et la reconversion du bâti existant obsolète ne saurait avoir de sens sans élargir le champ de réflexion au niveau de charges foncières et au niveau de valorisation des immeubles existants.

Si la reconversion des immeubles anciens situés au cœur des quartiers centraux ne devrait pas poser de difficulté, qu'en sera-t-il des immeubles situés en périphérie, là où les valeurs potentielles sont les plus faibles... Comment restructurer ces ensembles dont le prix apparaît négatif en raison des coûts de désamiantage/curage à engager avant même d'envisager leur reconversion. Seule la création de valeur permettra de sortir de cette impasse et les acteurs de l'immobilier et les villes devront s'unir pour réfléchir à de nouveaux modes d'occupation.

Enfin, pour revenir sur le thème de l'industrie que nous avons peu abordé dans cette contribution, s'il restera sans doute toujours des industries présentant des risques pour l'homme et qui devront s'organiser en dehors des villes, nous pouvons peut-être imaginer que les développements de la révolution numérique conduisent à ce qu'un nombre croissant d'industries se transforment en industries urbano-compatibles qui pourraient retrouver leur place dans le cœur des métropoles de demain.

Si la société de consommation repose aujourd'hui sur une production de masse banalisée, l'imprimante 3D doit permettre, à terme, de produire à coût réduit des objets spécifiques élaborés. La simplicité d'utilisation et la spécificité du process de production permettront peut-être de relocaliser en cœur de ville un certain type d'industrie. Lorsqu'il sera plus facile de produire sur place, plutôt que de faire appel à une logistique complexe d'approvisionnement, ne serons-nous pas confrontés à une nouvelle révolution spatiale de la ville ?

SEMINAIRE N°6

Gouvernance et nouvelles formes démocratiques

CONTRIBUTION DE :
AUDREY CAMUS, MARIE-HÉLÈNE CONTAL, LAURENT VIGNEAU

INTERVENANTS :
ALEXIS BACHELAY, VINCENT RENARD, MICHEL LUSSAULT

1. LE POINT DE VUE DU CITOYEN

La lettre au maire de la commune voisine - François Ascher[1]

En 2008, la revue *Urbanisme* publiait la célèbre lettre de François Ascher qui présente de façon fictive les interrogations adressées par un citoyen au maire de la commune voisine.

Devenue manifeste des aberrations de la gouvernance de l'urbanisme à la commune, elle évoque tour à tour :

• Les pouvoirs des maires sur la circulation et le stationnement, parfois incohérents, avec les besoins d'accessibilité aux gares et stations (faut-il permettre aux autres d'aller à la gare ou protéger ses propres administrés ?),

• la décision communale d'attribution des logements sociaux qui sépare les familles situées sur un même bassin de vie,

• la non-représentativité des usagers de la ville s'ils habitent la commune d'à côté,

• la répartition difficile des équipements qui génèrent des nuisances (déchetterie),

• le blocage des projets structurants de l'intercommunalité par des communes non majoritaires,

• l'incompréhension de l'absence d'un vote pour le président de la communauté d'agglomération.

Comment et pourquoi en est-on arrivé là ? Une histoire récente et une culture ancienne

Entre le 7 septembre 1789 où l'abbé Sieyès propose à l'Assemblée nationale

[1] *« Lettre au maire de la commune voisine »*, Revue Urbanisme, *dossier « Gouverner », n° 358, janvier-février 2008.*

l'élaboration d'un plan de réorganisation administrative du royaume – le fameux quadrillage de la France purement abstrait – et la loi Defferre promulguée le 2 mars 1982 et marquant l'acte 1 de la décentralisation, la gouvernance du territoire français a vécu deux siècles de centralisation absolue. Cet héritage a imprimé dans la durée une spécificité culturelle et inconsciente qui explique les difficultés actuelles à instaurer une gouvernance plus participative et fluide.

A la suite de la loi Defferre, les lois des 7 janvier 1983 et 22 juillet 1983 vont répartir les compétences entre l'Etat et les collectivités territoriales et instaurer le transfert de ressources : de ces événements relativement récents date la naissance de la compétence « urbanisme » dans les communes.

La décentralisation de la France aurait pu s'opérer bien plus tôt avec la tentative manquée du général de Gaulle d'instituer la régionalisation (échec du référendum d'avril 1969). Cette époque est cependant marquée par une décentralisation réussie à Paris avec la suppression de l'ancien département de Paris qui regroupait 81 communes en 3 départements et 1 commune (Paris) – cette nouvelle organisation a été effective le 1er janvier 1968 et il est utile de constater que le territoire témoin de la première décentralisation française est le dernier à tenter de se fédérer en métropole aujourd'hui, non sans difficultés.

L'histoire récente est caractérisée par le besoin de mutualiser des compétences et des pouvoirs immédiatement après avoir transféré ces derniers sur les 36 000 communes qui composent l'échelon le plus fin du pays. La loi Chevènement de 1999 inaugure l'organisation de ces regroupements, encore en cours aujourd'hui avec la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite « loi MAPAM » et qui vise à clarifier les compétences des collectivités territoriales. Elle crée plusieurs métropoles, dont trois dotées de règles particulières : la métropole du Grand Paris qui concerne Paris et la petite couronne, la métropole d'Aix-Marseille-Provence et la métropole de Lyon.

Au 1er janvier 2014, la couverture territoriale nationale en structures intercommunales à fiscalité propre est presque achevée. Ainsi 36 614 communes sont regroupées dans l'un des 2145 établissements publics : on dénombre en effet 1 métropole, 15 communautés urbaines, 222 communautés d'agglomération, 1903 communautés de communes et 4 syndicats d'agglomération nouvelle.

Seules 49 communes restent isolées dont 41 communes de la petite couronne parisienne qui bénéficient d'une dérogation législative n'exigeant pas leur rattachement à un EPCI.

Le président de la République a dernièrement annoncé, dans une tribune publiée le 2 juin 2014, que les communes disposant de « moyens trop faibles pour porter des projets » devront regrouper « au moins 20 000 habitants à partir du 1er janvier 2017, contre 5000 aujourd'hui », dévoilant ainsi la principale raison des regroupements de communes.

Plusieurs fois dilué dans l'histoire agitée et récente de l'intercommunalité française, le bon périmètre de gouvernance est ainsi celui capable de porter des projets : après avoir oscillé entre un seul acteur historique puis 36 663 acteurs communaux, il se stabilise de plus en plus sur des logiques de bassins de vie et économiques à travers les structures intercommunales.

Avec le recul, il semblait judicieux de décentraliser les compétences au niveau le plus fin des territoires pour que s'organisent des regroupements au gré des thématiques, des territoires et des opportunités : la question aujourd'hui n'est plus celle de la compétence communale, mais celle de la communauté la plus adaptée, à un moment donné, à l'optimisation du territoire pour un sujet donné.

La gouvernance à la française autorise cette fluidité et réaffirme ses fondements démocratiques régulièrement, même si les représentativités multiples et changeantes ne favorisent pas toujours l'adhésion citoyenne face au principal échec du processus : la persistance de « brides de pouvoirs » à chaque étape d'atomisation puis de regroupement de la gouvernance, qui diluent les pertinences et génèrent le mille-feuille institutionnel du pays dans lequel la moitié des communes d'Europe confie des bouts de pouvoirs à un demi-million d'élus de toutes sortes.

2. QUELS PÉRIMÈTRES POUR QUELLES COMPÉTENCES ?

Lorsqu'on aborde l'évolution de la gouvernance, les sujets de la répartition des compétences et des périmètres territoriaux apparaissent comme les deux enjeux majeurs.

Comme l'a indiqué Michel Lussault, les échelles territoriales, longtemps figées, doivent dorénavant s'adapter pour tenir compte de plusieurs phénomènes et notamment de l'accroissement fort des mobilités, de l'urbanisation généralisée et de la remise en cause des rapports entre centralité et périphéries.

Idéalement on pourrait avoir des périmètres de gouvernance qui seraient différents en fonction des thématiques, correspondant à des enjeux techniques et indépendants des jeux de politique locale. A titre d'exemple, la gestion de l'eau ou des transports, la politique du logement, l'aménagement urbain ou la vie scolaire gagneraient à être traités sur des périmètres distincts. Même si cette modularité apparaît comme étant plus efficace d'un point de vue opérationnel parce que mieux adaptée aux sujets concernés, elle se heurte à de fortes difficultés de mise en œuvre.

Par ailleurs, au-delà de l'adéquation périmètre/compétence, l'échelle de la gouvernance territoriale doit également être pensée différemment selon les territoires eux-mêmes qui ne sont pas homogènes : selon M. Lussault, « il n'y a pas d'échelle pertinente mais des échelles consistantes adaptées aux différentes situations ».

Compte tenu des éléments ci-dessus et aussi au regard des différents débats en cours sur les métropoles, nous voyons donc qu'il n'existe pas un périmètre idéal de gouvernance. Néanmoins le consensus est là sur la volonté de faire évoluer la gouvernance territoriale pour répondre à plusieurs enjeux :

• Eviter l'émiettement des compétences lorsqu'il bloque le développement des territoires – à ce titre, les exemples cités par maître Frédéric Nouel sur les contentieux entre les communes sont édifiants et plaident bien pour une métropole qui gérerait à une échelle supérieure la création des équipements publics.

• Faire disparaître les situations de traitements différenciés entre les centres-villes et les banlieues, s'affranchir des problématiques liées à l'intérêt particulier et des particularismes locaux pour éviter que les fractures sociales et territoriales continuent à se creuser.

• Simplifier pour gagner en efficacité. A titre d'exemple, la réduction du nombre de documents d'urbanisme pour limiter les risques d'incohérences et donc de contentieux constitue un des enjeux majeurs pour le secteur immobilier.

• Planifier un territoire suffisamment grand pour permettre les péréquations entre territoires favorisés et défavorisés. A ce titre, les exemples donnés par Alexis Bachelay (Puteaux 270 M€ de recettes fiscales et Sevran 77 M€ de recettes pour le même nombre d'habitant – 40 000) et par Patrick Jarry (répartition inégale des recettes entre les différentes communes parties prenantes du quartier de la Défense – *cf.* Nanterre *vs* Courbevoie).

• Permettre le lien entre la planification et la fiscalité locale en repensant notamment les outils contractuels d'aménagement et de financement.

• Permettre aux territoires de gagner en attractivité et en crédibilité à l'international : enjeu de taille critique et de visibilité (marketing territorial).

• Favoriser la production de logements pour résorber la pénurie. Sur ce point, l'objectif est clair et partagé par tous, mais il ne nous semble pas évident que la création des métropoles et l'évolution des gouvernances soient suffisantes tant la production est actuellement faible au regard des besoins.

Ces différents enjeux sont aujourd'hui au cœur des discussions sur la métropole parisienne pour laquelle les différents scenarii sont détaillés ci-après.

3. EXEMPLE DES SCENARII DE LA MÉTROPOLE DU GRAND PARIS

Sur ce sujet – comment trouver et régler la bonne adéquation entre un territoire et les enjeux de la gouvernance – le débat sur le Grand Paris est un cas d'étude grandeur nature.

Au-delà des questions du transport ou du logement qui ont pu constituer, par leurs dysfonctionnements, le facteur déclenchant du processus Grand Paris, il existe un enjeu politique et historique de long terme, et il est double :

• Comment donner au « bassin économique du Grand Paris » une gouvernance appropriée à ses besoins, étant entendu que :

- son périmètre et sa nature ne sont ni ceux d'une ville-capitale ni ceux d'un Land,

- ce bassin économique, vital pour l'économie du pays, condense toutes les complexifications du « mille-feuille français »,

- il porte encore les séquelles d'une entreprise de métropolisation qui a échoué (schéma du SDAURP de 1964, avec la création des 5 Villes nouvelles).

• Comment conférer à cette métropole le statut de ville-monde, en lui donnant dans le domaine du développement, à la fois la stabilité de gouvernance et la capacité d'innovation nécessaires à son attractivité internationale ?

Le projet « Grand Paris » a été lancé par Nicolas Sarkozy le 17 septembre 2007 : « Travailler sur un diagnostic prospectif, urbanistique et paysager, sur le "Grand Paris" à l'horizon de vingt, trente voire quarante ans.» Depuis lors, le débat sur son périmètre et sa gouvernance n'a plus cessé. Aujourd'hui, le gouvernement s'est déterminé finalement pour une « métropole du Grand Paris », intercommunalité regroupant les communes de Paris et des trois départements de la Petite couronne et supprimant leurs intercommunalités, devant être créée au 1er janvier 2016.

Le débat, vif et toujours actif, s'est polarisé sur 3 scenarii qui correspondent à une typologie périmètre/gouvernance.

Schéma 1 : une métropole reprenant le périmètre de l'Ile de France ?

Ce scénario soutenu par la Région avait les avantages du connu, de la continuité institutionnelle et de l'unité de gestion d'un dossier – Transports – identifié comme un des points durs du développement de la métropole.

Il avait les désavantages, bien connus, d'une certaine impuissance : consensus difficile à obtenir pour les grandes décisions, hétérogénéité des enjeux de développement, entre une zone déjà métropolitaine et des zones rurales, par exemple. Comment espérer qu'une gouvernance n'ayant pas su régler le problème du logement ou des transports pourrait y parvenir avec seulement quelques modifications ?

Schéma 2 : plusieurs EPCI autour de Paris

Ce scénario multipolaires avait l'avantage de s'appuyer sur des centralités périphériques déjà construites et à fort potentiel, et d'acter l'existence de fait des villes nouvelles, comme des réalités de géographie urbaine avec lesquelles il faut composer. Un scénario dessinant une métropole en archipels plutôt qu'en anneaux concentriques autour de son hyper-centre.

Il avait le désavantage, parfaitement symétrique, de consolider des « baronnies » plutôt qu'une fédération d'élus – de prolonger, là aussi, donc, une gouvernance morcelée qui a déjà démontré qu'il est très difficile avec elle de coordonner les actions inter-pôles, d'assurer la péréquation dans l'équipement et l'investissement.

Schéma 3 : périmètre central 124 communes

Ce scénario, finalement retenu, offre sur le papier de nombreux avantages : un territoire homogène, de par sa densité (6 millions d'habitants) et son potentiel de développement; une gouvernance de nature municipale – un Grand Paris – dotée des instruments politiques pour transformer une décision majoritaire en consensus. Il est surtout le seul à offrir, sur la scène mondiale, une équation gouvernance/territoire procurant la taille et la densité, la puissance économique installée, la visibilité, l'unité de décision. Un Grand Paris reprenant la dynamique du Grand Lyon ?

Restent les désavantages d'une construction qui s'est effectuée, à ce jour, par le haut, et dont le calendrier serré ne permettra le long et patient travail de consensus qui a été mené à Lyon, par exemple. Politiquement et tactiquement, c'est la mise en œuvre qui s'avère difficile.

Ce scénario volontariste laisse aussi de côté, comme un délaissé urbain dans un projet d'infrastructure, l'avenir du reste de la Région. Il laisse peut-être même de côté « le coup d'après », dans la métropolisation européenne, qui est celui des équilibres à construire entre une métropole économique et culturelle, à fort rayonnement international, et son arrière-pays agricole et naturel, gage lui du confort environnemental et de la qualité de vie.

4. LES TEMPS DE LA GOUVERNANCE

Les différents cycles / temps de la vie – temps de la ville

Dans son ouvrage *La Longue Ville*, l'urbaniste Bernard Trey Navarranne met en évidence les différences entre temps mesurés et temps ressentis du vécu avec pour conclusion l'immense prépondérance du « temps productif » dont dispose le citoyen actuel pour sa participation à l'organisation de son environnement.

Devant cette grande courbe de la vie qui regroupe 4 générations sur des temps qui correspondent globalement à ceux de la ville (100 ans), le temps électoral reste dérisoire, y compris dans

la projection sur plusieurs mandats décrivant habituellement le moyen et le long terme.

Tout changement significatif de société, tout changement de la ville, appellent une gouvernance capable de se projeter bien au-delà des mandats électoraux pour répondre pleinement aux nouvelles capacités citoyennes à produire des pensées et des actions sur la ville pendant de très longues durées réelles et d'encore plus longues durées productives de sens et d'actions.

Les temps différents des règlements

Face aux nouvelles richesses productives de la gouvernance du fait de l'allongement de la vie et de la cohabitation de multiples générations et cultures, découvrir avec Frédéric Nouel que les documents d'urbanisme sont calés sur des temps incompatibles entre eux donne l'impression d'un gâchis contemporain entre les forces mobilisables sur le terrain et leurs organisations démocratiques inopérantes.

Découvrir aussi que les recours juridique de commune à commune pour des actes d'urbanisme sont en forte hausse donne en plus l'impression d'une aggravation de cette inadéquation.

L'amélioration de la gouvernance de la ville semble pouvoir et devoir s'articuler autour de quelques objectifs successifs : le premier d'entre eux est de garantir l'homogénéité dans le temps des décisions, le second serait de favoriser la durée de la décision et son respect sur des périodes qui dépassent la durée des mandats, le troisième sera d'étirer au maximum ces deux temps pour les caler sur ceux de la vie citoyenne et productive de la ville.

Ces trois objectifs d'optimisation du temps démocratique de la ville passent-ils forcément par un regroupement spatial de la décision sur des territoires plus grands ? Bien que non formulé de façon simple, longueur des temps de stabilités et grandeur des territoires gouvernés semblent aller de pair.

5. QUELQUES PROPOSITIONS

A destination des citoyens : comment associer les citoyens à la décision ?

La participation des citoyens à la concertation d'abord puis à la décision ensuite est également un enjeu important de la gouvernance. Il faut trouver d'autres moyens d'impliquer les citoyens, au-delà des élections, avec le double objectif de les associer à la définition des projets en amont et de trouver le moyen d'obtenir des décisions partagées tout en maîtrisant la durée du processus.

Comme l'a dit Alexis Bachelay, jusqu'ici la France ne fait pas confiance aux mécanismes de participation contrairement aux Pays-Bas ou à l'Angleterre où les échanges sont complètement intégrés à la vie sociale. Les *process* existants sont trop restreints et trop formalistes pour mobiliser les citoyens. Ils sont très bien suivis par les associations mais beaucoup moins par les citoyens directement.

Il nous paraît indispensable de faire évoluer la situation sur ces sujets pour réduire les recours formulés *a posteriori* mais aussi pour que les citoyens s'approprient mieux les projets. C'est aussi selon nous un moyen de favoriser le « mieux vivre ensemble » et de lutter contre l'individualisme aujourd'hui grandissant et la fragmentation sociale.

Nous pensons que l'éducation et les nouvelles technologies peuvent jouer un rôle important dans cette évolution. Le fait de sensibiliser aux problématiques de production de la ville dans le cadre de l'éducation a la double vertu de former les futurs citoyens et d'associer en parallèle les parents (*cf.* l'initiative menée dans les écoles de Medellin en Colombie sur un jeu de type « SimCity »).

Les nouvelles technologies, qui rendent l'accès à l'information beaucoup plus aisé, peuvent également faciliter la participation des citoyens en la rendant plus ludique et moins formelle. L'utilisation des réseaux sociaux peut également être une piste à la condition que le *process* reste maîtrisé pour être efficace.

Il reste à définir la limite nécessaire de l'association du public aux décisions pour qu'elle soit bien de nature à faciliter le déroulement des projets mais qu'elle ne bloque pas la prise de décision.

Il est également important que ces *process* de concertation s'inscrivent non seulement dans le cadre du lieu de la résidence mais aussi à l'échelle des lieux traversés, pour tenir compte de l'importance prise par les mobilités dans la vie quotidienne.

A destination des élus

Mais il ne sera de bonne concertation citoyenne que si prévaut le bon système électif métropolitain... Sur le papier, c'est l'élection au suffrage universel direct, sur le modèle municipal, qui s'impose semble-t-il; ce qui reste compatible, il faut le souligner, avec un mode de gestion qui module les transferts de compétences vers les futurs « arrondissements », « districts » de la Métropole.

C'est sur ce point – la réorganisation et la clarification des compétences, l'organisation d'un « entonnoir » des systèmes de décision plus lisible, accepté et opérationnel – qu'un devoir s'impose aux élus et aux collectivités : devoir d'imagination ici, d'abnégation, de coopération ailleurs... Comment gérer les périodes de transitions et d'effacement des anciens systèmes, et cela dans un calendrier suffisamment court pour ne pas remettre en cause la construction puis la compétitivité de la métropole ?

Faut-il revenir à un système centralisé le temps de la transition ? Sous l'autorité de l'Etat ? Ce fut le modèle de construction des villes nouvelles, et c'est un contre-exemple de ce fait, car l'évolution et des EPA a bien montré :

•que l'Etat peine à s'effacer derrière ses créations,

•qu'on ne « crée » pas si facilement, précisément, une communauté politique et territoriale, d'un simple décret.

Faut-il imaginer une phase de construction politique plus « girondine » qui s'appuie plus sur un consensus des acteurs et les collectivités existantes, au détriment de la démocratie participative ?

Mais, dans une optique de recentralisation temporaire, bien française de tradition, comme dans une optique girondine qui est tout aussi inscrite dans la tradition d'administration des grands territoires, Comment « démanteler » une gouvernance ? (Conseils Généraux ?) Comment maîtriser les gouvernances temporaires ?

La tendance actuelle est de regrouper les territoires au nom de la maîtrise du temps de la ville, mais il serait opportun de regrouper les temps de l'urbain pour définir les nouveaux territoires à gouverner différemment.

A la recherche d'une gouvernance meilleure pour les aires métropolitaines, devons-nous chercher à élargir le temps ou le périmètre de cette gouvernance ?

SEMINAIRE N°7

L'immobilier au cœur de ces transformations : quel financement, quelle régulation et quelle forme urbaine ?

CONTRIBUTION DE :
ANNE-MICHÈLE DONNET, THIERRY MOLTON, NICOLAS RUGGIERI, BA TUOC VO

INTERVENANTS :
PHILIPPE CHIAMBARETTA, XAVIER LÉPINE, FRÉDÉRIC NOUEL

Les valeurs de la société orientent l'action des hommes. Mais ces valeurs évoluent. L'une des évolutions actuelles tient à la place donnée à la propriété face à celle qui est accordée à l'usage.

La planification réglementaire avait déjà fait un premier pas pour dissocier la propriété de l'usage en instaurant le permis de construire, avec la création en 1967 des Plans d'Occupation des Sols.

Pourquoi acheter une voiture qui sera garée 90 % de son temps et dont l'entretien coûtera cher s'il est possible de trouver des solutions alternatives ? Au-delà des solutions des transports collectifs, de la location de voiture, voire de l'auto-stop, émergent aujourd'hui des solutions fondées sur la sharing economy, ou économie de partage, solutions rendues possibles avec le développement d'Internet : Drivy, BlaBlaCar, Uber... Et cela concerne aussi d'autres domaines de notre vie : la location ou l'échange d'appartements (Airbnb, Wimdu, GuestToGuest, Homestay...) voire l'échange ou le partage d'outillage, d'électroménager, la recherche de solutions de parking, etc. Les sites sont nombreux et prennent de l'ampleur.

L'impact de cette évolution interroge : le fisc bien sûr, le droit naturellement, mais aussi tous les professionnels amenés à se questionner sur leur production, leur adaptation à la société d'aujourd'hui, voire leurs conditions d'exercice.

Quelques aspects vont être détaillés concernant la finance et le droit.

En conclusion, une réflexion sur les liens qu'on peut lire entre une société, ses valeurs et la forme urbaine, ouvrira sur les interrogations d'aujourd'hui.

1. LA VILLE ÉVOLUE, LA FINANCE S'ADAPTE

Les évolutions majeures de l'économie

Dans son exposé, Xavier Lépine revient sur l'évolution de l'humanité et notamment sur le passage d'une ère agricole à une ère industrielle.

L'ÈRE AGRICOLE était caractérisée par une absence d'accumulation des richesses. A la fin du XVIIIe siècle, l'Europe est un ensemble d'économies marquées par la prépondérance de l'agriculture et de la paysannerie : 4/5 de la population européenne vit à la campagne, et les 4/5 d'entre eux participent directement aux activités et à la production agricole.

LE NIVEAU DE TECHNIQUE est « archaïque » et la productivité est faible. Il s'agit surtout de production manufacturière ; le travail est manuel et la productivité faible. C'est une période de famine et de disette. La lenteur des transports a pour conséquence l'absence d'un marché intérieur.

L'ÈRE INDUSTRIELLE est une période caractérisée par la création de richesses et l'accumulation de ces mêmes richesses. Les populations rurales augmentent leurs revenus grâce à leur travail industriel. Cette accumulation de richesses crée un débat idéologique sur les destinataires de ces richesses. Dans les pays de l'ex-URSS, les richesses doivent être réparties entre les ouvriers et aux Etats-Unis, ces richesses restent concentrées entre les mains des propriétaires du capital.

L'ÉCONOMIE DU MILIEU DU XXE SIÈCLE EST FERMÉE PAR LE CERCLE PRIX/SALAIRE. L'augmentation des salaires favorise le pouvoir d'achat vers les biens et services produits localement. Les plans de relance de Keynes sont fondés sur ce principe. Ce cercle prix/salaire sera remis en cause par la mondialisation

qui sera abordée dans la deuxième partie de cet exposé.

A PARTIR DE 1945, UNE PROBLÉMATIQUE ÉNERGÉTIQUE apparaît avec une consommation supérieure à la production. Cette problématique déstabilise l'économie mondiale, notamment en 1973 quand l'OPEP décide d'augmenter le prix du pétrole en réponse à l'arrêt de la convertibilité du dollar en or (1971).

DANS LE DERNIER QUART DU XXE SIÈCLE, NOUS ASSISTONS À UNE GLOBALISATION DES ÉCHANGES économiques avec des conséquences multiples sur les modes de pensées et les comportements des acteurs économiques et politiques :

•La globalisation qui résulte des évolutions technologiques fait que la majorité des biens et services est coproduite mondialement. Les conséquences directes sont notamment la fin des pressions inflationnistes liées au cercle prix/salaire. Les répercussions sont fortes sur les classes basses et moyennes des pays développés avec une forte hausse du chômage. Le non-emploi d'une fraction importante de la population va devenir la norme et l'on parlera dans un avenir proche de taux d'activité et non plus de taux de chômage.

•Le coût de l'énergie commence à diminuer, car les besoins en énergie s'amenuisent. Les rendements énergétiques s'améliorent et certaines voitures consomment moins de 3 litres d'essence aux 100 km. Le coût de l'énergie diminue, car les besoins en énergie se réduisent.

•La globalisation provoque également un nouveau rapport avec l'objet. L'usage des objets et la possession de ces objets sont dissociés. L'exemple des DVD est révélateur de ces nouveaux comportements. Nous n'achetons plus les DVD, nous utilisons le *pay per view*. L'Autolib est un autre exemple de cette évolution.

Ces évolutions majeures de notre économie associées à une croissance démographique font que nous consommons plus de richesse que la planète ne peut en produire.

Nous entrons donc dans une nouvelle ère avec de nouveaux paramètres pour la finance.

Ces nouveaux paramètres seront :

•la fin des pressions inflationnistes provoquées par la globalisation des échanges commerciaux,

•la densification des échanges,

•la co-utilisation des objets,

•un partage des ressources.

Avec ces nouveaux paramètres, les investisseurs doivent sortir des orthodoxies financières habituelles qui ne sont plus adaptées du fait de la faiblesse des taux d'intérêts longs et des économies non inflationnistes. La performance des actifs traditionnels va diminuer, les investisseurs vont devoir substituer un risque de marché à un risque de liquidité.

Des contraintes apparaissent en raison de la durée des processus et des rendements faibles. Le financement des infrastructures et de l'habitation sont difficiles dans ce contexte de taux longs bas.

Les contraintes réglementaires pour les banques imposent une mobilisation des fonds propres sur une longue période. Les banques sont confrontées à des problèmes de sous-capitalisation.

La situation des compagnies d'assurances est compliquée du fait de la baisse des taux longs et de l'impossibilité de prendre des risques.

On constate une défaillance des acteurs traditionnels du financement de l'économie. La réponse porte sur de nouveaux modes de financement à défaut de trouver de nouveaux acteurs.

Pour le financement des infrastructures, les partenariats de type public-privé se sont développés. Le partenariat public-privé (PPP) est un mode de financement par lequel une autorité publique fait appel à des prestataires privés pour financer et gérer un équipement assurant ou contribuant au service public. Le partenaire privé reçoit en contrepartie un paiement du partenaire public ou des usagers du service qu'il gère. Ce mode de financement permet de palier la défaillance des acteurs des financements traditionnels.

Le financement de l'habitat est un cas spécifique qui soulève de nombreuses questions.

La problématique de cette classe d'actif est notamment liée à l'augmentation de la durée de vie et du logement pour les retraités.

Une autre question fondamentale est le financement du logement intermédiaire. Les investisseurs s'intéressent peu à cette classe d'actif du fait de la faiblesse des rendements.

La remise en cause des niches fiscales est un frein supplémentaire au financement du logement.

Les réponses au financement de l'habitat peuvent être :

•les produits dérivés contre les risques inflationnistes ;

•l'obligation pour les compagnies d'assurances d'investir une partie de l'épargne dans le financement du logement intermédiaire par le biais des contrats d'assurance-vie d'une durée supérieure à 8 ans et avec une sortie sous forme de rente ;

•la transformation des bureaux en logements. Cette idée ancienne est difficile à mettre en œuvre d'un point de vue technique. Cette opération dépend principalement de la morphologie de l'immeuble. Ceux des années 1960/1970 s'y prêtent plus facilement, en revanche les immeubles des années 1990 sont parfois plus complexes à traiter et nécessitent très souvent des modifications de façade.

En parallèle, pour qu'il puisse accueillir des logements, un immeuble doit avoir une hauteur de plafond au minimum égale à 2,50 m. Par conséquent, les surfaces de bureaux en sous-sol, affectées aux archives, peuvent être inadaptées et faire perdre de la surface au propriétaire en raison des ratios des parties communes.

Les enjeux du financement de demain seront la capacité des pouvoirs publics à définir des règles pour permettre la mobilisation de l'épargne privée accumulée et une stabilité voire une sécurité juridique et fiscale de la réglementation.

2. LA VILLE ÉVOLUE, LE DROIT S'ADAPTE

Le droit est l'expression organisée et juridique d'une politique donnée, qui s'emploie à adapter ou à compléter les règles du passé face aux contraintes du présent et celles à venir.

Le droit est ainsi l'expression des confrontations d'idées, mais reste l'outil indispensable à nos sociétés modernes pour la défense des intérêts et des libertés de chacun.

Enfin, le droit étant l'expression du politique, la notion de temporalité, i.e. le temps d'élaboration et de validation du droit, est au cœur des problématiques d'efficience de l'action politique et de sa capacité à évoluer.

Concernant la ville, le cœur de la réflexion concerne la planification urbaine, aujourd'hui en pleine crise. Des pistes d'amélioration et de changement existent, comme le changement d'échelle ou la simplification administrative. La révolution numérique en marche et les changements de comportements citoyens en cours pourraient peut-être accélérer les choses.

La planification urbaine en crise

La ville est le lieu de concentration de toutes les contraintes, confrontations et le théâtre de la lutte politique. Lutte autour des valeurs, autour des classes professionnelles, des avantages acquis et des revendications.

Or le droit étant l'expression directe du politique, il vit aujourd'hui les mêmes crises que celui-ci.

Aujourd'hui, en France, la planification urbaine traverse de nombreuses crises :

• crise de contenu : complexité des schémas SCoT, PLU,

• crise de périmètre : PLU, de la compétence de la commune ou de l'intercommunalité et les SCoT divergent selon les lois successives et les périmètres,

• crise de fiabilité : compatibilité entre les différents niveaux,

• crise d'efficacité : le temps du politique pour la mise en concordance n'est pas vivable compte tenu notamment des calendriers électoraux et des mandats concernés

• et crise de légitimité : éloignement fréquent du citoyen par rapport au droit de l'urbanisme et manque d'élaboration participative.

A ces crises de fond et de forme, s'ajoute un autre problème, plutôt culturel et bien français, l'inflation législative, voire le « réflexe » législatif, qui conduit à créer une nouvelle loi dès que surgit la moindre difficulté (« le syndrome de la boîte à outils »). Le système censé adapter l'existant se transforme inlassablement en ce fameux mille-feuille administratif, rendant fragile toute réalisation urbaine ou immobilière dans un univers dense.

S'y ajoutent les difficultés liées aux recours sur les permis, l'ennemi du développement immobilier et urbain. Un voisin, un concurrent, un particulier, la commune concernée mais surtout une commune voisine et « concurrente » peut ainsi rendre le lancement de nouveaux projets très difficile, complexe et coûteux.

Le droit en progrès : le changement d'échelle et la volonté de simplification

Néanmoins, face à ces difficultés, deux évolutions majeures semblent mûres aujourd'hui en France et en Europe pour adapter les structures juridiques aux enjeux modernes :

•Le changement d'échelle, seul moyen de dépasser les enjeux locaux et de faire progresser les consciences des enjeux de la mondialisation. L'exemple de la ville de Lyon est en France un exemple de prises de décisions collégiales sur une politique urbaine, mais dans le cadre bien démocratique de la décision essentielle du permis, restant l'apanage du maire élu. Autre évolution majeure à venir, le Grand Paris est également l'expression de cette volonté d'harmonisation de territoires d'ores et déjà de plus en plus interdépendants.

Ce changement d'échelle reste toutefois difficile à mettre en œuvre, et nécessite assez largement l'élaboration d'une subsidiarité adaptée à chaque situation.

La subsidiarité est définie comme « ce qui constitue un élément accessoire, qui doit venir à l'appui d'une chose plus importante » *(Petit Robert)*. La subsidiarité est donc un principe d'attribution, de répartition directe des compétences entre niveaux, sous-ensembles d'une société complexe. Lui-même complexe, ce principe a été écarté, nié par le centralisme, ce qui explique qu'en France, pays où la Nation a été constituée par l'Etat central, il soit si difficile à comprendre aujourd'hui.

Il n'en demeure pas moins que la subsidiarité doit s'inventer dans les changements d'échelle de l'élaboration et la mise en œuvre de l'urbanisme moderne, et cela dans ses deux dimensions essentielles : en vertical (suivant le sens hiérarchique de l'organisation de l'autorité de l'Etat) tout autant qu'en horizontal (entre les différentes instances de mêmes niveaux, dans un système coopératif).

C'est peut-être dans cette acceptation du politique que les grandes métropoles auront de plus en plus leur carte à jouer, en faisant indirectement une certaine place à des modes de coopération ou de débat ouverts dans une organisation juridique elle-même plus harmonisée et manœuvrante.

•Par ailleurs, la volonté de simplification administrative : beaucoup d'initiatives ont été prises et continuent à être prises. Dans ce sens, la crise actuelle des finances publiques et la nécessité de réformer l'administration au sens large rendront peut être possibles de telles avancées.

Les exemples en France existent, notamment au travers de la disparition du Cos, ou des listes de « choc de simplification » mais peinent encore à porter leurs fruits de manière significative.

Enfin, reste à constater que le droit ne peut parfois pas résister aux évolutions majeures de nos sociétés mondialisées et de plus en plus connectées. Les exemples des taxis en France (Über) et de la location meublée temporaire (Airbnb) au niveau mondial sont de ce point de vue des mouvements tellement larges qu'ils remettent en cause des principes de droits fondamentaux qui paraissent ainsi « anciens », mais qui n'auront d'autre choix que de s'adapter pour le futur.

3. EN CONCLUSION

La ville est l'environnement que les hommes se créent. Elle est trop complexe pour la réduire à des analyses simples mais néanmoins on peut trouver dans les formes qu'elle prend, une mise en scène des valeurs qui structurent la société.

Comment peut-on lire ces valeurs, quelles traces peut-on identifier et que peut-on en déduire pour la ville d'aujourd'hui, voire pour celle de demain ?

Une des formes la plus fréquente est la grille orthogonale, le tracé hippodamique du nom d'Hippodamos de Milet (-Ve). Il a dessiné la ville et en a écrit la théorie. Elle est organisée en damier, et découpée en quartiers destinés à répondre aux différentes fonctions reconnues à la ville. Les fonctions administratives et religieuses disposent de vastes espaces à l'articulation des quartiers d'échanges commerçants et des quartiers d'habitat. Platon se rallie à ces principes et propose une ébauche de la cité idéale inspirée de sa conception du citoyen idéal. La ville était donc avant tout une conception idéale et morale.

La VILLE ROMAINE s'organise également sur ce principe orthogonal, parce que son extension, quasiment à l'infini, est ainsi facilitée. D'ailleurs le territoire qui entoure les villes est mis « au carré » lui aussi avec l'aide des arpenteurs romains qui avec la *groma* définissent les axes du *Cardo* et du *Decumanus*, ceux des voies cardinales.

CONTRIBUTIONS DES AUDITEURS

Les VILLES DE CONQUÊTE, ou de fondation, celles des Portugais en Inde, celles des reconstructions (Le Havre) sont elles aussi dessinées sur un tracé orthogonal.La plupart des métropoles américaines sont bâties selon le plan en damier hérité de la *Land Ordinance* de 1785. Son promoteur, Thomas Jefferson, y voyait le moyen de « civiliser un espace encore sauvage en assurant à chaque citoyen un partage équitable des terres ».

La VILLE DU MOYEN-ÂGE est une petite ville, construite le plus souvent autour d'un château ou d'un édifice religieux, ceinte de murailles, et dont les rues étroites sont souvent tortueuses, à l'image d'une organisation sociale en confréries, en paroisses… où les appartenances sont déterminantes.

La VILLE DU XVIIIE SIÈCLE est organisée sur la symétrie, la mise en scène des pouvoirs, qu'ils soient militaires, royaux, religieux, judiciaires ou administratifs. La place d'armes de Metz en est un bel exemple. C'est une place rectangulaire mettant les quatre pouvoirs de la ville face à face : le pouvoir civil avec la mairie, religieux avec la cathédrale, militaire avec le corps d'armes et enfin la justice puisqu'à l'origine le palais de justice devait être installé sur le 4e côté.

Ces quelques exemples ne servent qu'à rappeler que la forme de la ville n'est pas un hasard. Il faudrait, pour être complet, reprendre l'histoire des villes et celle des sociétés, confronter ces réflexions à d'autres cultures. De plus, la forme de la ville ne se réduit pas à son plan. Il faudrait aussi parler du rôle de l'espace public, des monuments qui ponctuent la silhouette de la ville… Mais ce n'est pas le propos. Il ne s'agissait que de rappeler que la forme d'une ville est en lien étroit avec la société qui la construit et l'habite.

Aujourd'hui cette lecture est plus difficile pour la ville contemporaine pour plusieurs raisons :

• L'ÉVOLUTION : avec le temps ces formes urbaines se sédimentent et coexistent dans la même ville, sont détruites parfois ou transformées.

On assiste aujourd'hui au « rétrécissement » (*shriking cities*) de certaines villes (quand le mur entre les deux Allemagne est tombé, plusieurs villes ont perdu une part importante de leur population, comme aux Etats-Unis sous l'effet de la situation économique et financière notamment pour Detroit…).

• LA FOCALE : on n'a pas la distance suffisante pour distinguer les structures et leurs particularités, quand on est dedans il est difficile de prendre de la hauteur…

• Pour ce qui concerne les VALEURS DE LA SOCIÉTÉ, celle qui semble prédominer dans notre époque est l'individualisme, et cela ne favorise pas une vision, une expression commune.

Peut-être, à l'ère de « l'anthropocène » vivons-nous un joyeux bazar ? Peut-être que la caractéristique de notre époque sera le « collage », la coexistence ?

Cela dit le BESOIN DE COMPRENDRE, D'EXPLIQUER, DE THÉORISER ET DE PROPOSER DES MODÈLES a toujours existé. On a pu le voir avec la cité idéale de Platon, mais bien d'autres modèles, voire d'utopies, ont suivi. Sans être exhaustif on peut en citer quelques-uns :

• la Théorie Générale de l'Urbanisation de Cerdà,

• la cité jardin d'Ebenezer Howard,

• broadacre City de Franck Lloyd Wright,

• la Charte d'Athènes de Le Corbusier.

Quant à Rem Kolhaas, avec la « ville générique » il souhaite faire table rase :

« C'est la ville sans histoire, la ville libérée de l'asservissement au centre, débarrassée de la camisole de force de l'identité. La ville générique rompt avec le cycle destructeur de la dépendance : elle n'est rien d'autre que le reflet des nécessités du moment et des capacités présentes. »

Les facteurs de changements auxquels la ville a été confrontée sont nombreux et importants :

• L'évolution des techniques : aujourd'hui presque tout est possible. On conquiert des territoires nouveaux, les hauteurs des tours sont en compétition continue, les formes des bâtiments sont des compétitions d'architectes.

• Le nombre d'habitants : les villes qualifiées de métropoles ne cessent de croître et dépassent 10 millions pour les 22 plus grandes ; 12 d'entre elles se situent en Asie.

Organiser les territoires, maîtriser cette croissance, chercher une complémentarité entre centre et périphérie qui permette de dépasser l'opposition stérile de « l'étalement urbain » est l'affaire de plusieurs types d'acteurs dont les interactions sont à rationnaliser dans une bonne gouvernance.

• La croissance des flux, des échanges, des déplacements et de leur vitesse qui remet en cause les échelles, qu'il s'agisse des échelles de décision ou de modes de vies.

• L'irruption des technologies (le Net, les portables, la réalité augmentée…) et de leurs usages qui nous confrontent à l'immédiateté et nous permettent l'accès à presque tout.

• Le sens et la place de l'art (la commande, la nature de l'œuvre, sa valeur).

En plus de devoir absorber ces évolutions, la ville, et donc sa forme, est confrontée à deux défis : le développement durable (qui réintroduit une limite, celle de la planète) et un développement solidaire (même si on en a peu parlé dans ce cycle, le partage équitable des richesses créées semble une nécessité…).

Il reste des inconnues : la place du sensible et l'imprévu.

Les usages inattendus des moyens et la différenciation entre usage et propriété peuvent amener à des changements qu'on ne mesure pas encore.

Nous remercions tous ceux qui ont participé à la réalisation de cet ouvrage.

Collection « Les Actes de l'Institut Palladio® »
ISSN 2268-848X
Cycle 2014 - La ville de demain pour quels usages ?
Edition Novembre 2014

Les « Actes de l'Institut Palladio® » est une publication de la Fondation Palladio, sous l'égide de la Fondation de France.
Siège administratif et adresse postale : 60, avenue Charles De Gaulle - CS 60016 - 92573 Neuilly-sur-Seine Cedex
Siège social : 40, avenue Hoche - 75008 Paris
www.fondationpalladio.fr - Tél : 33 (0)1 72 92 05 82

Conception graphique : Autonne, www.autonnedesign.com
Imprimeur labellisé imprim'vert
Crédits photos : Agence d'Architecture Anthony Bechu, Enia Architectes, Fondation Palladio, Fotolia

INSTITUT PALLADIO DES HAUTES ÉTUDES SUR L'IMMOBILIER ET LA CITÉ
COLLECTION « LES ACTES DE L'INSTITUT PALLADIO® »

DÉJÀ PARU
2012 : LA VILLE DE DEMAIN POUR QUELS TERRITOIRES ?
2013 : LA VILLE DE DEMAIN POUR QUELS HABITANTS ?

À PARAÎTRE EN 2015
LA VILLE DE DEMAIN POUR QUELLES VALEURS ?

Fondateurs

ALTAREA COGEDIM*, COPI*, EGIS, FONCIA, FONCIERE DES REGIONS*, GE CAPITAL REAL ESTATE*, GECINA, KLEPIERRE*, LA FRANÇAISE AM, UNIBAIL-RODAMCO.

Mécènes

ADI / ASSOCIATION DES DIRECTEURS IMMOBILIERS, ADP / AÉROPORTS DE PARIS, AE75, AFFINE, AFILOG, AGENCE D'ARCHITECTURE ANTHONY BECHU, AMO / ARCHITECTURE ET MAÎTRES D'OUVRAGE, AREP, ARTELIA, GROUPE BALAS, BNP PARIBAS REAL ESTATE, BOUWFONDS MARIGNAN IMMOBILIER, CAPITAL & CONTINENTAL, CBRE, CDIF / CLUB DES DÉVELOPPEURS IMMOBILIERS ET FONCIERS, CEGEREAL, CITYNOVE, CLIMESPACE, CONSTRUCTA, COSY HOME, EDF - DIRECTION DE L'IMMOBILIER, EIFFAGE IMMOBILIER IDF, ENIA ARCHITECTES, EUROSIC, FFB / FÉDÉRATION FRANÇAISE DU BÂTIMENT, FPI / FÉDÉRATION PROMOTEURS IMMOBILIERS, FONDATION BOUYGUES IMMOBILIER, FREY, GENERALI REAL ESTATE FRENCH BRANCH, GENIE DES LIEUX, INTERCONSTRUCTION, KAUFMAN & BROAD, LES NOUVEAUX CONSTRUCTEURS, MACIFIMO, MOBILITIS, GROUPE PANHARD, PCA / PHILIPPE CHIAMBARETTA ARCHITECTE, PERIAL, POSTE IMMO, REOLIAN, RICS FRANCE, S2T, SAPHYR, SCAU, SEFRI-CIME, SERVICES+CLOISON, SFL / SOCIÉTÉ FONCIÈRE LYONNAISE, SMABTP, SNI, SOCOTEC, SOGEPROM, SPIE BATIGNOLLES, TERRE & CONSTRUCTION, VEOLIA, VINCI CONSTRUCTION FRANCE, VINCI IMMOBILIER.

* fondateur historique

FONDATION PALLADIO
SOUS L'EGIDE DE LA FONDATION DE FRANCE