

N° 510

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

Enregistré à la Présidence du Sénat le 1^{er} juin 2010

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la délégation sénatoriale à la prospective (1) sur les **villes du futur : rêves ou cauchemars ?**,*

Par M. Jean-Pierre SUEUR,

Sénateur.

La délégation à la prospective est composée de : M. Joël Bourdin, Président ; MM. Bernard Angels, Yvon Collin, Mme Evelyne Didier, MM. Jean-Claude Etienne, Joseph Kergueris, Jean-François Le Grand, Gérard Miquel, Vice-Présidents ; MM. Philippe Darniche, Christian Gaudin, Mmes Sylvie Goy-Chavent, Fabienne Keller, M. Daniel Raoul, Mme Patricia Schillinger, M. Jean-Pierre Sueur, Secrétaires ; Mme Jacqueline Alquier, MM. Pierre André, Denis Badré, Gérard Bailly, Mmes Nicole Bonnefoy, Bernadette Bourzai, MM. Jean-Pierre Caffet, Gérard César, Alain Chatillon, Jean-Pierre Chevènement, Marc Daunis, Jean-Luc Fichet, Mmes Marie-Thérèse Hermange, Élisabeth Lamure, MM. Philippe Leroy, Jean-Jacques Lozach, Jean-François Mayet, Philippe Paul, Mme Odette Terrade, M. André Villiers.

LES VILLES DU FUTUR : RÊVES OU CAUCHEMARS ?

SOMMAIRE

Pages

OUVERTURE – JOËL BOURDIN, SÉNATEUR, PRÉSIDENT DE LA DÉLÉGATION SÉNATORIALE À LA PROSPECTIVE	5
INTRODUCTION – JEAN-PIERRE SUEUR, ANCIEN MINISTRE, SÉNATEUR DU LOIRET, RAPPORTEUR DE LA DÉLÉGATION SÉNATORIALE À LA PROSPECTIVE SUR « LES VILLES DU FUTUR »	7
I. PREMIÈRE TABLE RONDE : LA RÉPONSE DES PROSPECTIVISTES	13
A. JULIEN DAMON, PROFESSEUR ASSOCIÉ À L’INSTITUT DES SCIENCES POLITIQUES DE PARIS : OÙ MÈNE L’URBANISATION DU MONDE ?.....	13
B. JACQUES DE COURSON, PRÉSIDENT DE L’ONG « URBANISTES DU MONDE » : QUEL EST L’AVENIR DES MÉGAPOLES ?.....	24
C. MARC GIGET, PRÉSIDENT DE L’INSTITUT EUROPÉEN DE STRATÉGIES CRÉATIVES ET D’INNOVATION, PROFESSEUR AU CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET MÉTIERS ET À L’UNIVERSITÉ DE CURITIBA, BRÉSIL : VERS DES CITÉS IDÉALES OU DES CITÉS INVIVABLES ?.....	30
II. DÉBAT AVEC LA SALLE	43
III. DEUXIÈME TABLE RONDE : LA RÉPONSE DES URBANISTES	52
A. ANTOINE GRUMBACH, URBANISTE, ARCHITECTE, AGENCE ANTOINE GRUMBACH ET ASSOCIÉS (AGA) : PENSER LES VILLES DU FUTUR : UTOPIES OU RÉALITÉS ?	52
B. PIERRE VELTZ, URBANISTE, ENSEIGNANT, MEMBRE DU CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L’ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE SACLAY : POURRA-T-ON MAÎTRISER LE PHÉNOMÈNE URBAIN ?	61
C. LOUIS MOUTARD, ARCHITECTE, URBANISTE, DIRECTEUR DE L’AMÉNAGEMENT URBAIN DE L’AREP : QUELLE VIE DANS LES FUTURES MÉGAPOLES ?	68
IV. DÉBAT AVEC LA SALLE.....	75
V. CLÔTURE	83

Enregistrement vidéo intégral à l’adresse internet :
<http://videos.senat.fr/video/videos/2010/video4722.html>



OUVERTURE

JOËL BOURDIN, SÉNATEUR, PRÉSIDENT DE LA DÉLÉGATION SÉNATORIALE À LA PROSPECTIVE

Mesdames, Messieurs et Chers Collègues,

Je suis heureux de vous accueillir aujourd'hui au Palais du Luxembourg à l'occasion du deuxième atelier organisé par la délégation sénatoriale à la Prospective du Sénat, délégation qui vient tout juste d'être constituée il y a à peine neuf mois. Le premier atelier portait sur « *Prospective et politique* ». Ce deuxième atelier est, lui, consacré à une autre thématique, celle des villes du futur.

Je vous remercie tous d'être venus ce matin et d'avoir répondu à notre invitation pour cette réflexion qui, sans nul doute, est ambitieuse. Je céderai dans très peu de temps la parole au rapporteur de la Délégation, M. Jean-Pierre Sueur, qui est Sénateur du Loiret et ancien Ministre, en présence d'Yvon Collin qui est Vice-président de notre Délégation et Président du Groupe Rassemblement Démocratique et Social Européen (RDSE) du Sénat et de Mme Fabienne Keller, sénatrice du Bas-Rhin.

Je voudrais rappeler, en guise d'ouverture, les objectifs de notre Délégation. Par la création de cette délégation, le Président Larcher et le Bureau du Sénat ont voulu doter notre Assemblée d'une « *vigie parlementaire* », capable d'éclairer les choix que nous devons effectuer, le plus souvent dans le court terme, et de les replacer dans une perspective longue.

La méthode, évidemment, nous avons à la créer. Nous innovons ; mais nous comptons aussi sur tous ceux qui ont des choses à dire dans ce domaine et vous en faites partie. Nous souhaitons ainsi que se crée en France un réseau de la prospective. Nous avons déjà noué des relations avec les organes constitués à cet effet et nous espérons ainsi faire évoluer la réflexion sur le long terme dans notre pays.

Nous nous appuyons aussi sur des expériences étrangères. Dans le domaine parlementaire, les expériences sont rares. Certes quelques grands pays, comme les États-Unis, la Grande-Bretagne ou le Japon, ont bien des services, des bureaux ou des *Think Tanks* qui s'adonnent à la prospective ;

mais ce ne sont pas à proprement parler des organismes purement parlementaires de réflexion sur l'avenir.

Nous n'en a trouvé qu'un, en Finlande, un pays qui n'a pas attendu ces derniers mois pour innover, puisque sa Commission pour l'avenir a déjà vingt ans. Créée en 1990, elle a réussi à prendre sa place et à faire en sorte maintenant que tous les ans, dans le cadre du Parlement finlandais, il y ait une présentation, un débat, sur l'avenir du pays. C'est bien ce que nous ambitionnons de faire à notre tour en France.

Pour l'heure, je vais laisser la parole à notre rapporteur, M. Jean-Pierre Sueur pour « *Les villes du futur* ». Je le remercie de s'être attelé à cette tâche. Je vais maintenant lui laisser la parole. C'est lui le médiateur, l'organisateur de cette réunion. Merci à lui, merci à vous.

INTRODUCTION

**JEAN-PIERRE SUEUR, ANCIEN MINISTRE,
SÉNATEUR DU LOIRET, RAPPORTEUR
DE LA DÉLÉGATION SÉNATORIALE À LA PROSPECTIVE
SUR « LES VILLES DU FUTUR »**

Je suis à mon tour très heureux de vous souhaiter la bienvenue au Sénat et je remercie Joël Bourdin pour ses propos. Avec lui, nous avons la chance d'avoir un Président dynamique qui veut vraiment que la prospective prenne sa place au sein du Parlement. C'est son ambition et nous travaillons avec lui, grâce à son dynamisme, et je l'en remercie de tout cœur. Je salue aussi les collègues qui ont bien voulu nous rejoindre, notre ami Yvon Collin et notre amie Fabienne Keller ainsi que ceux qui sont dans la salle et qui seront probablement à la tribune la prochaine fois.

Je veux vous remercier tous et toutes d'être venus si nombreux ce matin. Je tiens aussi à saluer un certain nombre d'entre vous qui ont déjà « sévi » dans le passé dans le cadre d'un rapport que j'avais commis en 1998 avec une équipe de vingt-cinq personnes et qui s'intitulait « *Demain, la ville* ». Ce rapport n'a peut-être pas encore été assez mis en œuvre ; c'est pourquoi j'ai proposé à Joël Bourdin d'en faire un second avec des ambitions peut-être encore plus larges.

Finalement, pourquoi cet atelier, pourquoi cette matinée de travail, dans la perspective de la présentation d'un rapport que nous nous donnons une année pour rédiger ?

Parce qu'un constat m'a vraiment frappé : **on parle très peu dans le champ de la politique du sujet qui nous intéresse ici**. Je porte une grande attention, comme chacune et comme chacun d'entre vous, à ce qui est dit lors des élections présidentielles ou législatives. Si vous cherchez un débat, ou même quelques propos ou propositions, portant sur la question : « *Quel est notre projet pour les villes dans vingt ans, trente ans ? Que voulons-nous ?* », vous vous rendez vite compte qu'on n'en parle quasiment jamais. Et même si vous lisez les débats des élections municipales, vous entendez parler bien sûr de la cité, mais très peu de la prospective de la cité.

Or, les décisions que nous prenons aujourd'hui, ou que nous ne prenons pas, façonnent la ville dans laquelle nous vivons dans trente ou quarante ans. En effet il y a une inertie du temps urbain et le paradoxe de la démocratie tient au fait que le temps de la politique n'est pas le temps de la

ville. **Il faudrait que l'on ait la sagesse, dans la politique, de s'intéresser au temps long.** Je me souviens que lorsque nous avons écrit ce rapport « *Demain, la ville* », on nous avait dit : « *Mais c'est très cher !* » A l'époque, on avait parlé de 50 milliards de francs pour dix ans. On nous avait dit : « *Mais enfin, vous n'y pensez pas ! En plus, il y a l'annualité budgétaire, Bercy, Bercy, Bercy !* » Et nous avons répondu : « *Très bien, vous pouvez ne pas mettre en œuvre ce que nous disons. Vous pouvez. Mais ça coûtera plus cher après et pas seulement en finances.* » On voit malheureusement maintenant que nous avons raison.

Notre idée dans cette Délégation avec Joël Bourdin, Fabienne Keller, Yvon Collin et tous ceux qui y travaillent, c'est **d'essayer d'inscrire les questions politiques dans une réflexion sur l'avenir.** Dans l'une des interventions d'aujourd'hui, un de nos invités a choisi une diapositive qui illustre l'idée qu'on se faisait de la ville de l'an 2000 en 1948, d'une ville qui n'a rien à voir avec nos villes actuelles. Naturellement, lorsque l'on se projette dans un avenir à soixante ans, on a toutes les chances de se tromper. **Mais le pire n'est pas de courir le risque de se tromper. Le pire, c'est de ne pas réfléchir à la question.**

Nous avons donc décidé de travailler d'abord sur le champ mondial des villes. C'est très ambitieux. C'est pourquoi nous allons faire appel à des collaborateurs qui connaissent les différents champs géographiques. Pourquoi ? Parce que nous ne pouvons pas raisonner en vase clos sur la ville française ou la ville européenne. Bien entendu, il est hors de question de traiter le sujet de manière exhaustive. Je sais que le Sénat a le sens de la durée, mais quand même ! L'idée est donc de **trouver un certain nombre de lignes forces, de problématiques, de sujets importants sur lesquels nous pourrions dégager plusieurs scénarii.** C'est-à-dire comment pourraient se combiner les hypothèses 1, 2, 3 et 4 ? On obtient au final un scénario au fil de l'eau décrivant une évolution si les choses continuent comme dans le passé et une variété d'autres scénarii.

Et puis il y a ce que nous pourrions appeler « *la politique* ». **Qu'est ce que la politique ? C'est avoir l'ambition, - quelquefois très lourde -, de peser sur le cours des choses.** Et pour peser sur le cours des choses en matière urbaine, il faut beaucoup d'énergie. Je prendrai un ou deux exemples.

La ville que nous connaissons en France, c'est la ville de la deuxième moitié du XXème siècle. Elle a été façonnée par la grande industrie. La grande industrie a créé les grands ensembles et les grands ensembles ont créé les grandes surfaces. Quand j'étais plus jeune, je vivais à Roubaix et j'ai eu l'occasion de voir comment la ferme qui s'appelait les « *Hauts Champs* » est devenue une barre et comment M. Mulliez – qui a vu qu'il y avait d'autres débouchés que le textile –, a construit un entrepôt en face cette barre et lui a donné le nom de la chaîne qui s'appelle comme vous le savez – je ne fais pas de publicité pour les uns plutôt que pour les autres –. C'est ce système-là qui, avec le développement du « *tout automobile* », a façonné la ville de la seconde moitié du XXème siècle.

Cette ville est devenue sectorielle, c'est-à-dire que les espaces ont prioritairement une fonction. Par exemple, le centre-ville est plutôt patrimonial. L'architecte des Bâtiments de France veille. Vous avez les faubourgs. Puis, les périphéries horizontales et les étalements pavillonnaires. Ensuite, les périphéries verticales. Puis encore les zones de loisirs, et encore les campus universitaires, les technopoles, les magasins d'usine et enfin les entrées de ville. Là, dans « *les entrées de ville* », l'architecte des Bâtiments de France est au repos. C'est-à-dire que « *les entrées de ville* » se développent sans plan d'ensemble, sans cohérence, sans programmes, en laissant les choses se faire.

Heureusement qu'une de nos idées, celle de la taxe professionnelle unique (TPU), a progressé, parce que c'est cette idée qui a permis de penser un peu les choses. Mais le jackpot de la taxe professionnelle (TP) – il n'y a plus de TP aujourd'hui – le jackpot de la TP a fait qu'on a accepté toutes sortes d'implantations dans les « *entrées de ville* » et que, lorsque vous arrivez dans n'importe quelle ville, qu'elle soit au Nord, au Sud, à l'Est ou à l'Ouest, vous avez quatre ou cinq kilomètres, pratiquement identiques partout, avec les mêmes parallélépipèdes, les mêmes tôles ondulées, les mêmes pancartes etc. On y est habitué. Moi, je trouve que c'est très laid.

J'ai déposé récemment une proposition de loi sur ce sujet de laquelle le Sénat a bien voulu retenir quelques articles. Elle pose la question suivante : « *Si on récupère cette ville-là, avec ses grandeurs et ses misères, que doit-on faire pour que dans trente ans, tout cela change ?* ». Car **il faut tout de suite prendre un certain nombre d'orientations.** Dans l'histoire, « *les entrées de ville* », « *les portes des villes* », étaient nobles. Elles étaient la signature de la ville. « *Comment vais-je les transformer en quelque chose de plus harmonieux ?* » Ce n'est pas si simple.

Si mon projet vise à introduire de la mixité, non seulement sociale, mais aussi fonctionnelle, c'est-à-dire qu'il n'y ait plus d'endroits où il n'y a que du commerce ou d'endroits où il n'y a que de l'habitat, alors je dois me demander comment faire pour installer autre chose entre ces grandes surface, entre Kiabi, Decathlon et Carrefour, pour ne pas toujours citer les mêmes ? Est-ce que quelqu'un va aller s'implanter là ? Comment vais-je faire pour reconquérir le paysage ? Reconquérir les éclairages ? La voirie, pour qu'elle soit plus humaine ? Je ne prends que ces exemples. Mais on pourrait en prendre quantité d'autres.

L'urbanisation est galopante. Nos intervenants vont nous expliquer le nombre de mégapoles qu'il va y avoir dans peu de temps, avec une extension considérable de villes qui auront dix, quinze, vingt millions d'habitants. Dans le champ politique, on parle relativement peu du fait urbain. Mais notre projet consiste-il dans le fait que 80 % des gens, et demain davantage, vivent dans les villes ? Qu'il y ait toujours des villes de plus en plus grosses ou qu'il y ait des réseaux de villes ? Est-ce qu'on y peut quelque chose et comment ?

La ville est une chance extraordinaire, une opportunité pour les rencontres et pour les partages. Elle permet l'accès à un grand nombre de services, à la culture, à la science. En même temps, il y a le risque de voir survenir des cauchemars, ces cauchemars que nous avons inscrit dans le titre de cet atelier. Est-ce que l'avenir des villes, par exemple, va être celui de la multiplication des bidonvilles et des villes en carton ? Que faire par rapport à ces évolutions ?

Et puis il y a aussi **les défis de la gouvernance**. Nous avons en ce moment même, au Sénat et à l'Assemblée nationale, un débat sur l'avenir des collectivités locales qui porte sur de nombreuses questions : « *Comment gérer les agglomérations et les métropoles ? Qui vote ? Comment ? Quelle démocratie ?* » C'est un défi formidable que celui de la gouvernance des aires urbaines. C'est un défi fondamental pour la capacité d'influer sur le cours des choses. Mais en même temps, il y a un autre défi au moins aussi important : celui de l'écologie. « *Combien consomme-t-on d'énergie dans les villes ? Comment pourrait-on habiter les villes d'une manière qui soit plus raisonnable sur le plan de l'environnement ?* », de l'environnement qu'on appelle durable – aujourd'hui, je ne dis plus « *développement* » sans ajouter « *durable* » –. C'est une bonne idée, c'est une belle idée que le développement durable ! Il faut l'appliquer à la ville.

Autre question. **On a beaucoup écrit en France sur l'étalement urbain** pour dire que ce mitage du pays rural, des zones suburbaines, de la rurbanisation, n'était pas souhaitable et qu'il faut des villes denses. Mais n'ayons pas de tabous et demandons nous aussi s'il faut dans tous les cas aller vers la ville dense. Et s'il faut densifier la ville, ou certaines villes, ou certains espaces dans la ville, comment le fait-on ? Cette interrogation renvoie bien entendu à la question plus générale de l'économie et de l'aménagement du territoire. Je sais la grande difficulté d'arriver à la ville dense et même le problème culturel et psychologique que pose cet objectif.

Lorsque, dans une ville, vous faites une avenue et que vous dites : « *On va faire des bâtiments de cinq, de six ou de sept étages* », on vous répond : « *Vous densifiez. C'est terrible ! C'est laid !* » Tandis que la petite villa à la campagne ou le petit pavillon, c'est bien ! Peut-on dépasser cet antagonisme ? J'ai été très frappé par l'évolution de la pensée de quelqu'un qui malheureusement nous a quittés et à qui je voudrais rendre hommage aujourd'hui : c'est François Ascher. François Ascher, partant d'idées assez claires sur un certain nombre de choses, comme la densité ou la mobilité, est finalement arrivé au fil de sa réflexion à des conceptions peut-être plus ouvertes, moins serrées.

Puisqu'il s'agit d'ouvrir cette matinée, vous voyez bien que je me suis permis plutôt de poser des questions sans toujours esquisser de réponses. Mais je suis convaincu que, si tous ensemble, si avec tous ceux qui s'intéressent à ce sujet, nous œuvrons pour inscrire l'avenir de l'urbain comme une des questions fortes du champ politique, alors nous ferons œuvre utile. Rien n'est écrit. Il y a des opportunités considérables. Mais il y a aussi des risques

énormes avec des problèmes très difficiles à traiter et, quand on réfléchit aux dimensions du monde, on se demande parfois quelle planète urbaine nous allons laisser à nos petits enfants.

Comme vous avez pu le voir, nous avons prévu l'organisation de la matinée en deux tables rondes. La première sera consacrée à la réponse des prospectivistes, la seconde, à la réponse des urbanistes. Nous commençons donc par les prospectivistes et nous avons la chance d'avoir trois éminents spécialistes parmi nous. Je vous propose donc que nous écoutions Julien Damon, Jacques de Courson et Marc Giget, avant d'ouvrir ensuite un débat général.

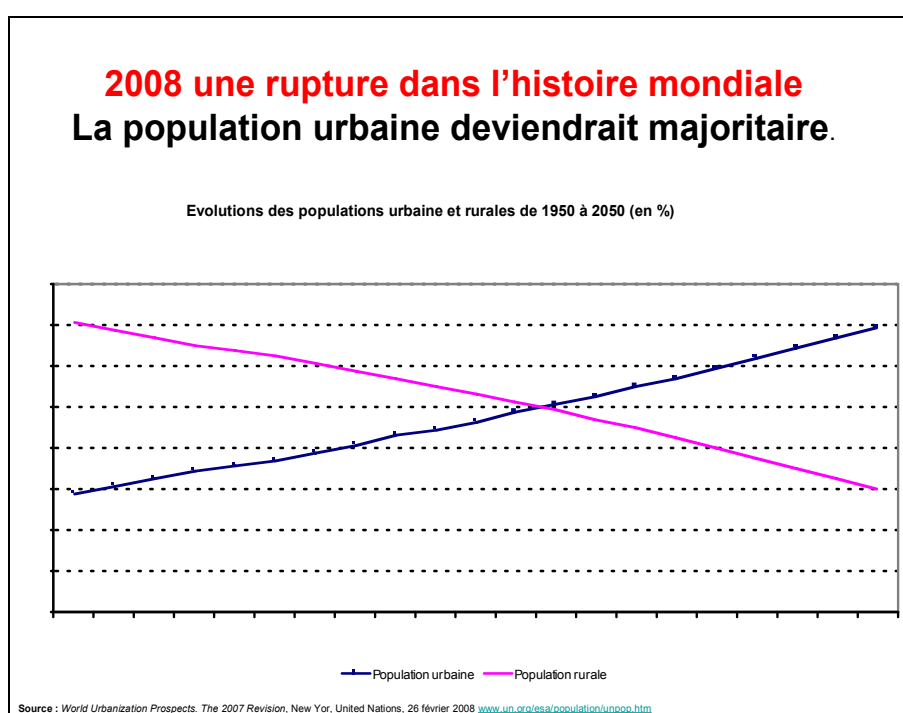
I. PREMIÈRE TABLE RONDE : LA RÉPONSE DES PROSPECTIVISTES

Julien Damon est professeur associé à l'Institut des Sciences Politiques de Paris. Vous avez consacré beaucoup de travaux à ce sujet. Vous êtes une référence. Votre exposé a un titre volontairement très succinct : « *Où mène l'urbanisation du monde ?* »

A. JULIEN DAMON, PROFESSEUR ASSOCIÉ À L'INSTITUT DES SCIENCES POLITIQUES DE PARIS : OÙ MÈNE L'URBANISATION DU MONDE ?

Je n'apporterai pas forcément une réponse très précise à la question qui m'a été soumise. En revanche, et à titre d'introduction du sujet, je vais vous projeter quelques transparents qui comportent beaucoup de données, mais qui sont néanmoins synthétiques, pour vous montrer quelles sont les inerties à l'œuvre dans les villes. Car pour la prospective, il y a toujours une bonne nouvelle : l'avenir, en réalité, on n'en sait pas grand-chose ; parce qu'on va le construire ensemble, il faut y réfléchir. Mais, sur les phénomènes urbains et les phénomènes démographiques qui les sous-tendent, il existe des inerties que nous pouvons connaître.

Comme données de cadrage de l'urbanisation du monde, il y a un point très important qui est la part des urbains dans le monde. Ce qui est intéressant, c'est que, depuis 2008 – mais en réalité, depuis 2001 – nous savons que la moitié de la population dans le monde est urbaine.



Ce graphique établi avec les statistiques agrégées de l'ONU donne, avant 1950, une vue rétrospective et, d'ici à 2050, une vue prospective du phénomène urbain, 2008 étant le moment du croisement. Cette courbe – qu'on s'en félicite ou qu'on s'en amuse – pose toute la question du cauchemar ou du rêve de l'urbanisation qui va concerner de plus en plus de monde sur la planète.

Ce qu'il faut avoir à l'esprit, c'est que ce qu'agrège l'ONU, ce sont des statistiques qui proviennent de 170 appareils statistiques différents et pour être plus clair, de 170 définitions de l'urbain qui sont relativement différentes. On est « urbain » dans certains lieux à partir du moment où on est dans un village de 200 habitants. On est urbain dans d'autres endroits du monde lorsqu'on habite la capitale. On est urbain dans d'autres pays lorsqu'on habite des agglomérations de plus de 50 000 habitants. Ce qui est important c'est naturellement la tendance. Mais ce qui est aussi à souligner, c'est naturellement la diversité qui est bien apparue dans le film d'introduction.

Attention : tout dépend des définitions

Country	Urban Definition
Argentina	Populated centers with 2,000 or more
Canada	Places of 1,000 or more*
China	Cities designated by the State Council and other places with density of 1,500 or more per sq. km.*
India	Specified towns with governments and places with 5,000 or more and at least three-fourths of the male labor force not in agriculture*
Japan	Cities (shi) with 50,000 or more*
Maldives	Male, the capital
Mexico	Localities of 2,500 or more
New Zealand	Cities, towns, etc. with 1,000 or more
Niger	Capital city and department and district capitals
Norway	Localities of 200 or more
Peru	Populated centers with 100 or more dwellings
Senegal	Agglomerations of 10,000 or more
United States	Places of 2,500 or more, urbanized areas of 50,000 or more*

* There are some additional requirements regarding population size, population density, and specified urban characteristics.

Source: United Nations Statistics Division, 2007 Demographic Yearbook: table 6.

Voici quelques définitions de l'urbain dans le monde. Vous le voyez, au Canada, on est urbain à partir du moment où l'on vit à un endroit où il y a plus de 1 000 personnes. Aux Maldives, on est urbain à partir du moment où l'on vit dans la capitale. Au Sénégal, on est urbain à partir du moment où l'on vit dans une agglomération de plus de 10 000 habitants. Le monde de l'urbain est donc d'abord un monde de différences, parce qu'il y a différentes définitions de l'urbain.

Un sujet important aussi, c'est celui des « mégacités ». Les « mégacités », c'est le terme employé par l'ONU. Quelle en est la définition ? Elle est simple : ce sont les agglomérations qui comptent environ 10 millions d'habitants. J'ai essayé de faire, non pas un graphique, mais quelque chose qui peut être prospectif, rétrospectif et prospectif, et qui permet de voir progresser certaines villes et de voir régresser d'autres.

En 1950, les quatre seules « mégacités » étaient présentes dans les pays riches : New York, Tokyo, Londres et Paris.

Les "méga cités"

1950		2010		2025	
1 New York-Newark	12,34	1 Tokyo	36,67	1 Tokyo	37,09
2 Tokyo	11,27	2 Delhi	22,16	2 Delhi	28,57
3 London	8,36	3 São Paulo	20,26	3 Mumbai (Bombay)	25,81
4 Paris	6,52	4 Mumbai (Bombay)	20,04	4 São Paulo	21,65
		5 Ciudad de M'xico	19,46	5 Dhaka	20,94
		6 New York-Newark	19,43	6 Ciudad de M'xico	20,71
		7 Shanghai	16,58	7 New York-Newark	20,64
		8 Kolkata (Calcutta)	15,55	8 Kolkata (Calcutta)	20,11
		9 Dhaka	14,65	9 Shanghai	20,02
		10 Karachi	13,12	10 Karachi	18,73
		11 Buenos Aires	13,07	11 Lagos	15,81
		12 Los Angeles	12,76	12 Kinshasa	15,04
		13 Beijing	12,39	13 Beijing	15,02
		14 Rio de Janeiro	11,95	14 Manila	14,92
		15 Manila	11,63	15 Buenos Aires	13,71
		16 Osaka-Kobe	11,34	16 Los Angeles	13,68
		17 Al-Qahirah (Cairo)	11,00	17 Al-Qahirah (Cairo)	13,53
		18 Lagos	10,58	18 Rio de Janeiro	12,65
		19 Moskva (Moscow)	10,55	19 Istanbul	12,11
		20 Istanbul	10,52	20 Osaka-Kobe	11,37
		21 Paris	10,49	21 Shenzhen	11,15
		22 Seoul	9,77	22 Chongqing	11,07
		23 Chongqing	9,40	23 Guangzhou, Guangdong	10,96
		24 Jakarta	9,21	24 Paris	10,88
		25 Chicago	9,20	25 Jakarta	10,85
		26 Shenzhen	9,01	26 Moskva (Moscow)	10,66
		27 Lima	8,94	27 Bogotã	10,54
		28 Guangzhou, Guangdong	8,88	28 Lima	10,53
		29 Kinshasa	8,75	29 Lahore	10,31
		30 London	8,63	30 Chicago	9,94

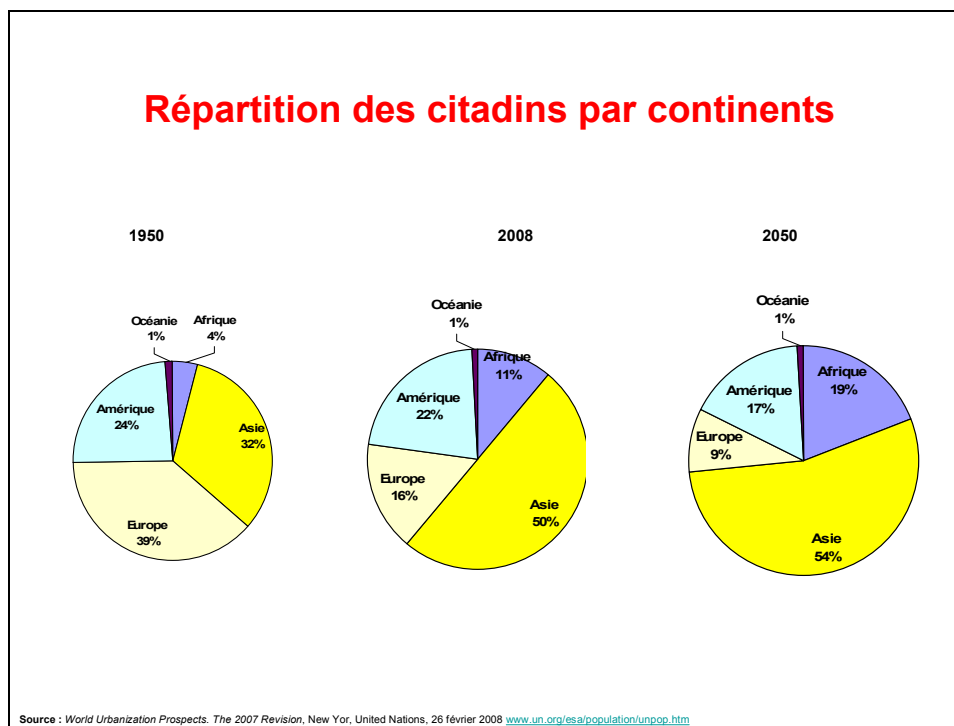
Source : World Urbanization Prospects. The 2009 Revision, New York, United Nations, www.un.org/esa/population/unpop.htm

Aujourd'hui, en 2010, à l'exception de Tokyo, les cinq premières grandes villes qui comptent toutes plus de vingt millions d'habitants, appartiennent aux pays dits en voie de développement ou émergents. On voit régresser la place de New York comme celle de Paris. Et vous voyez Londres disparaître.

La tendance s'accélère à l'horizon 2025 – évidemment, les projections ne sont que des scénarios à partir des inerties statistiques démographiques dont on peut disposer – mais enfin globalement, 2025, c'est tout de même demain. Pour les problèmes posés par le renouvellement urbain et les investissements qui seront à engager dans les transports ou l'immobilier, la ville de 2025 est déjà là.

Quant à celle de 2050..., elle est à peu près là aussi – malgré les 50 milliards de francs d'investissement évoqués par Jean-Pierre Sueur et qui manquent... –. Mais la ville de 2050, la ville d'après-demain, c'est celle dont

on parle aujourd'hui. En tout état de cause, en 2025, vous voyez, à part New York, Paris et Chicago au trentième rang, que la très grande majorité des trente « mégacités » sont dans les pays dits en voie de développement ou émergents.



Quant à l'évolution de la répartition des citadins par continent à la française, c'est-à-dire avec des camemberts, on constate encore une fois, qu'un quart des urbains était sur le continent américain en 1950 et qu'on n'en aura un peu moins d'un cinquième en 2050. L'Europe, notre belle Europe mais vieille Europe, concentrait deux urbains sur cinq en 1950 ; elle ne devrait plus en rassembler que 10 % à l'horizon 2050.

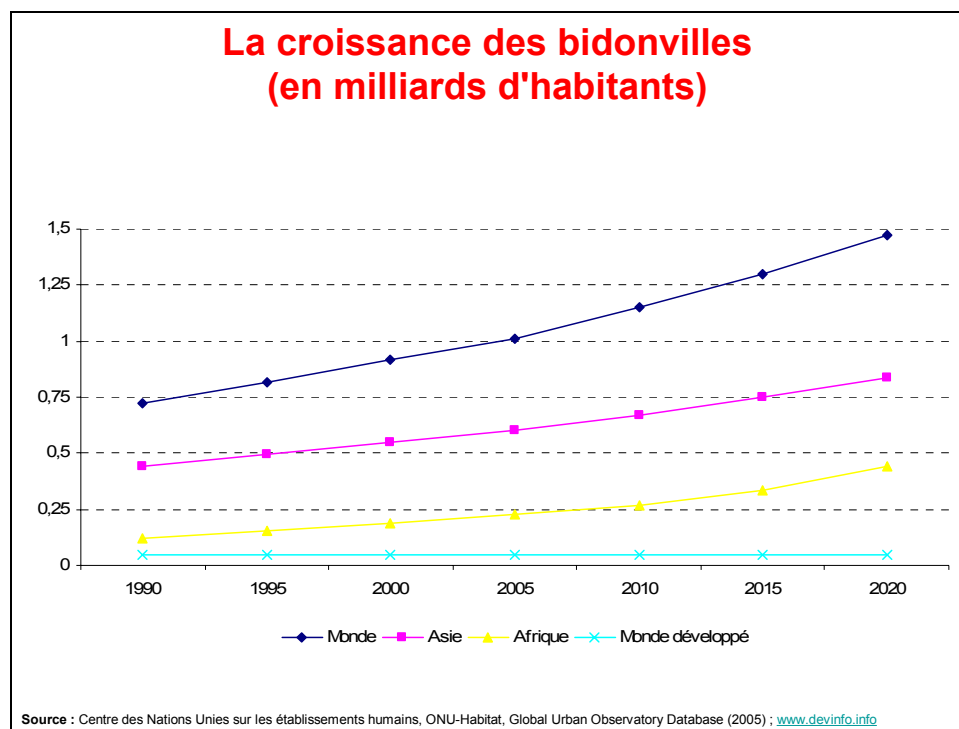
On constate surtout la progression des continents asiatique et africain. D'ici une quarantaine d'années, d'après les projections ONU dont on dispose, la population urbaine asiatique devrait encore croître de 1,8 milliard d'habitants. La population urbaine africaine devrait croître de 0,9 milliard d'habitants. Sur des continents qui ne sont pas actuellement majoritairement urbains. Ceci pour souligner que les défis urbains de l'avenir sont socialement et économiquement des défis des pays en voie de développement ou des pays émergents.

Autre sujet qui a été évoqué dans le propos liminaire de Jean-Pierre Sueur : la question cruciale des bidonvilles. Pourquoi est-elle cruciale ? Parce qu'elle concerne une part considérable des urbains. S'il y a des difficultés statistiques pour savoir combien de personnes vivent en ville avec la diversité des définitions, il est encore plus difficile de savoir avec rigueur ce qu'est la

taille de la population dans les bidonvilles, parce que, évidemment, les définitions peuvent différer, même s'il y a d'ailleurs une harmonisation ONU en la matière, mais surtout parce que la collecte de données est compliquée.

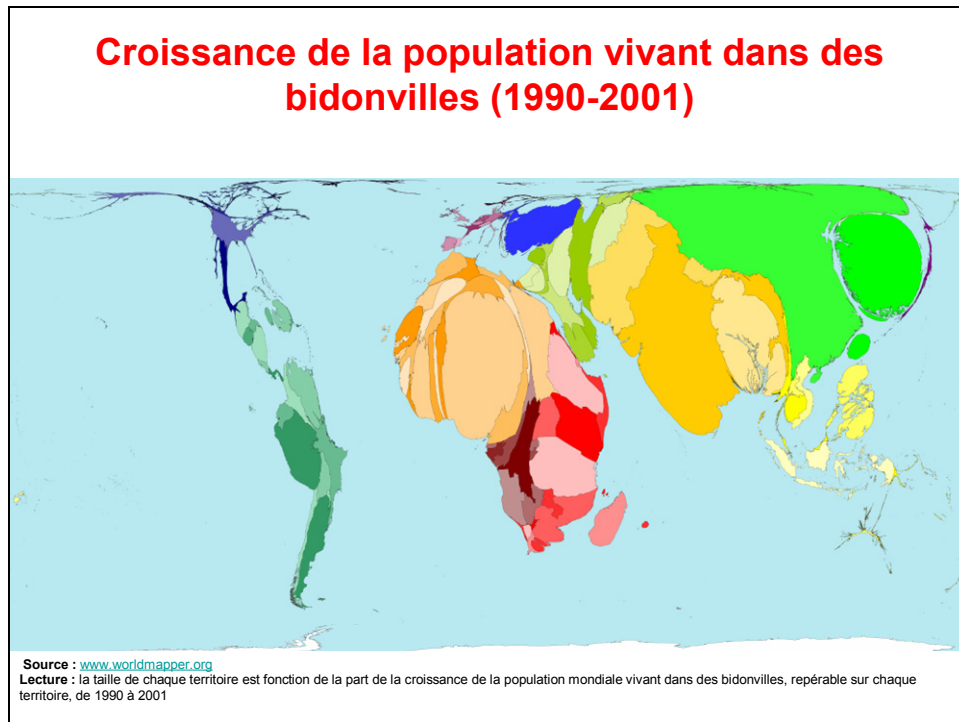
Au-delà de ces réserves, qui sont importantes et qu'il faut tout de même avoir à l'esprit, voici un tout petit peu de rétrospective de 1990 à aujourd'hui, et puis des projections qui ont été faites par le Centre des Nations Unies sur les établissements humains, l'agence onusienne qui s'occupe des villes. En clair, seule cette courbe nous intéresse ici.

Aujourd'hui près de un milliard d'habitants sur Terre habitent dans des bidonvilles. Cela signifie que près du tiers des urbains, la moitié de l'humanité, vit dans des « *établissements humains* » – c'est ainsi que les désigne l'ONU – qui sont considérés, c'est quasi-synonyme d'ailleurs, comme des taudis ou des bidonvilles.

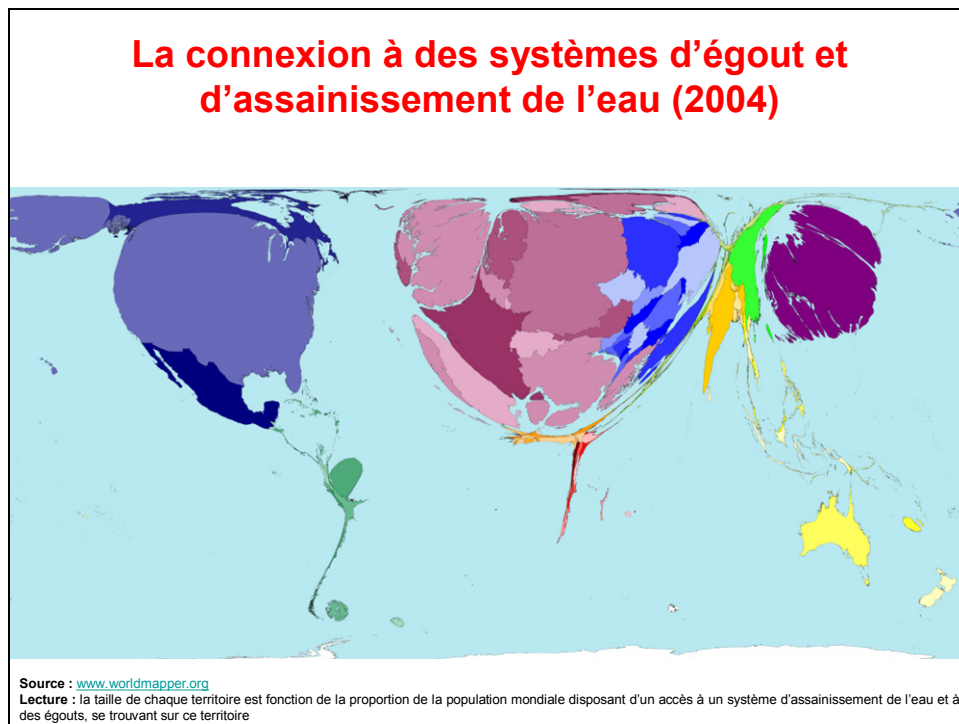


A l'horizon de 2020, nous devrions avoir 1,5 milliard d'habitants urbains qui seraient dans des bidonvilles. En clair, nous avons aujourd'hui un tiers d'urbains dans le monde qui sont dans des bidonvilles et nous pourrions passer à 40 45 % d'ici une dizaine d'années ; ces chiffres laissent à penser que la pauvreté urbaine va devenir un sujet de première importance. Les bidonvilles sont plus ou moins bien organisés ; ils peuvent être des lieux d'invention, de pratique d'autres formes de démocratie ou de développement économique même, mais ils concentrent tout de même les grandes difficultés de la vie urbaine : criminalité, pauvreté, mal-développement, etc. Pour prendre une métaphore qui est assez connue, la grande question sur les bidonvilles,

c'est de savoir si ce sont des nasses dans lesquelles les gens s'enferment ou si ce sont des sas dans lesquels les gens peuvent progresser pour aller vers des situations de vie de meilleure qualité.



Voici encore le monde représenté d'une autre façon originale. Ce n'est pas une trahison que de le représenter ainsi, car cela permet d'illustrer un des scoops prospectifs que l'on peut faire sur le sujet. La terre est ronde et si on l'aplatit en deux dimensions, c'est toujours par convention statistique et cartographique. C'est toujours nécessairement un traitement qui trahit la réalité. Mais on peut la trahir, à tout le moins la représenter autrement, par ces systèmes qui sont des cartogrammes. Ce que vous avez dans chaque espace géographique, c'est la part de population mondiale concernée par le phénomène que l'on veut représenter. Ici, c'est la progression de la population vivant dans les bidonvilles sur une dizaine d'années. Vous voyez que les pays riches sont quand même globalement absents de ces phénomènes, que par effet de structure, les grands pays type Nigeria, Inde et Chine sont particulièrement concernés. Mais vous voyez combien le continent africain est affecté.



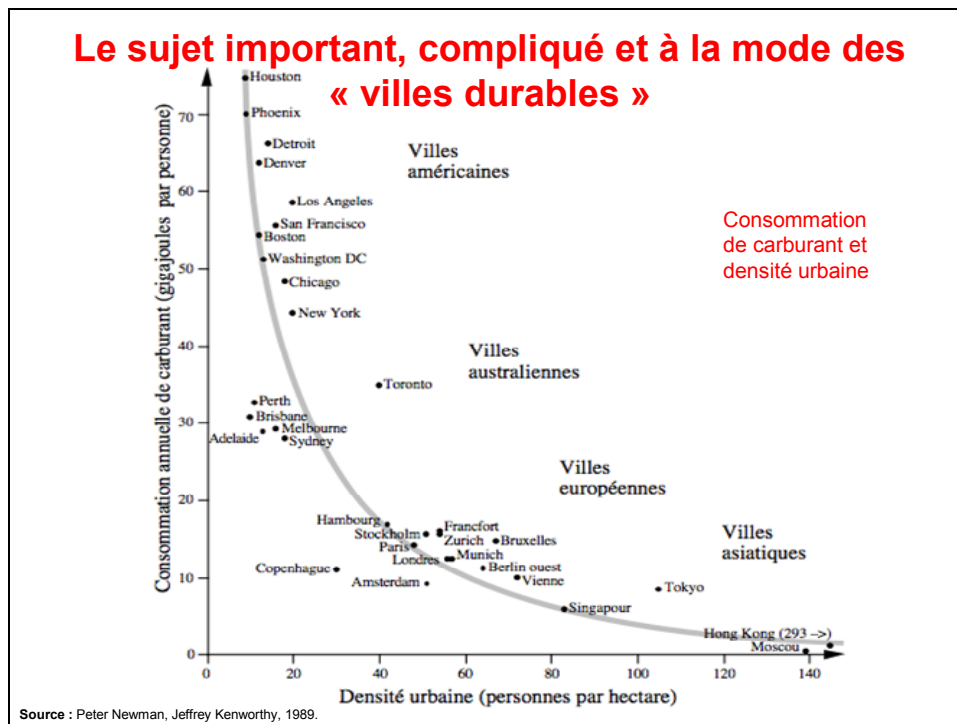
Sur ces inégalités, voici un autre cartogramme particulièrement illustratif, parce que, en général, on ne voit pas tout de suite de quoi il s'agit. Une nouvelle fois, c'est le monde avec, pour ceux qui ne les reconnaîtraient pas, d'un côté les États-Unis, en haut la France et surtout une ligne au centre qui est l'Afrique. Ce cartogramme illustre la part de la population mondiale connectée à des systèmes d'égouts et d'assainissement de l'eau qui naturellement sont bien plus aisés à mettre en œuvre et bien plus économiquement rentables et viables dans les villes que dans les espaces ruraux. Encore une fois, vous avez là une projection à la fois de nos défis et pour le moment, de nos différences.

On peut projeter aussi nos défis et différences d'une autre façon, puisque j'ai parlé de cette tendance majeure qu'était la « *bidonvillisation* », un néologisme que tout le monde peut comprendre. Mais il y a aussi ce sujet crucial de la concentration métropolitaine ; il y a à la fois mille thèses et mille manières de représenter le phénomène, mais globalement, alors que l'on a pu croire un temps que le monde allait s'aplatir, que grâce à Internet par exemple, nous serions tous connectés de la même manière et qu'il n'y aurait plus de raison de vivre aussi proches en ville, en réalité le monde est plus aisément représentable, plus pertinemment représentable, sous la forme de grandes vallées avec de grands pics économiques.



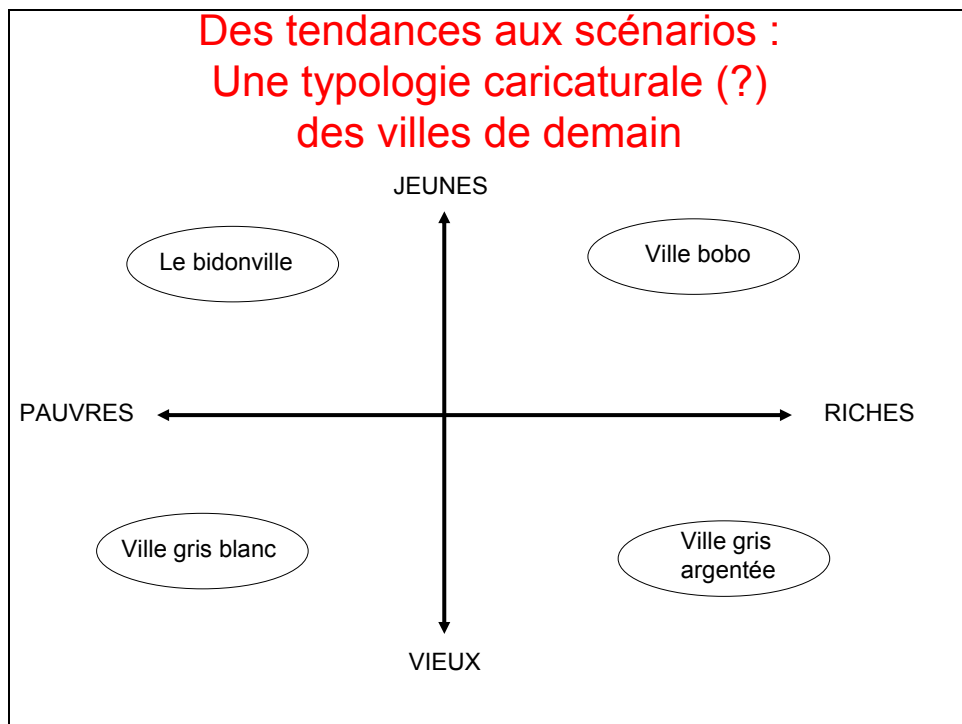
Vous voyez la côte Est américaine, la côte Ouest, quelques grandes « mégacités » naissantes ou se développant plutôt en Amérique Latine. Les villes européennes, qui ne sont pas que des villes-musées, sont aussi des villes économiquement extrêmement dynamiques. Et puis le Japon et la Chine qui apparaissent très clairement ici, la concentration économique considérable dans les villes.

Autre sujet celui du développement durable, de cette ville durable – il ne saurait plus y avoir de ville que durable –. Pour l'illustrer, je vous projette un graphique extrêmement connu qui a été inventé par deux urbanistes, Newman et Kenworthy. Ils ont mis en relation la densité urbaine en abscisse avec la consommation de carburant permettant de désigner quatre grandes formes urbaines : les grandes villes américaines, très étalées, très consommatrices ; les villes asiatiques, très denses ; et ce qui d'ailleurs dans les enquêtes internationales sur la qualité de vie semble être les plus valorisées, les villes dites australiennes, même si l'on y met Toronto ; et surtout, le modèle européen de ville compacte que l'on souhaiterait rendre d'ailleurs encore plus compacte.



Toute représentation graphique est une trahison et parce que c'est une projection on pourrait dire : « *Chouette, chouette, chouette ! Plus la ville est dense, plus elle est favorable au développement durable.* » Mais c'est sans compter avec ce que certains urbanistes ont appelé « *l'effet barbecue* ». En effet on pourrait penser que, dans la ville compacte, on vit de manière relativement économe énergétiquement ; mais comme nous sommes riches, en réalité, le week-end, on s'en va et on consomme de l'énergie et du carburant. Globalement pourtant, c'est vrai qu'on peut différencier et présenter ainsi les types de villes sur cette question du développement durable dans le monde.

Je me suis permis de faire quelque chose d'encore plus caricatural pour lancer le débat : il s'agit d'une typologie des villes de demain sur deux axes. En ordonnée, le phénomène qui affecte le plus les villes européennes, à savoir le vieillissement plus ou moins prononcé de la population. Et en abscisse, la plus ou moins grande part de la pauvreté dans les préoccupations et les problèmes de la ville et à l'inverse le dynamisme économique avec la part des riches. Voici ainsi quatre grands types de villes à l'échelle mondiale.



On obtient ainsi :

- **des villes jeunes et très pauvres et même très jeunes**, c'est le bidonville.

- **des villes** que j'ai qualifiées là de **gris blanc**, mais on pourrait dire d'étroit, ce serait plus clair encore, des villes qui s'appauvrissent et qui vieillissent et qui même se rétrécissent en termes de population.

- vous avez des **villes jeunes et riches** ; oui, je n'ai pas trouvé d'autre terme que « bobo », mais c'est globalement nos éco-quartiers extrêmement valorisés, ce sont donc des parties de nos villes.

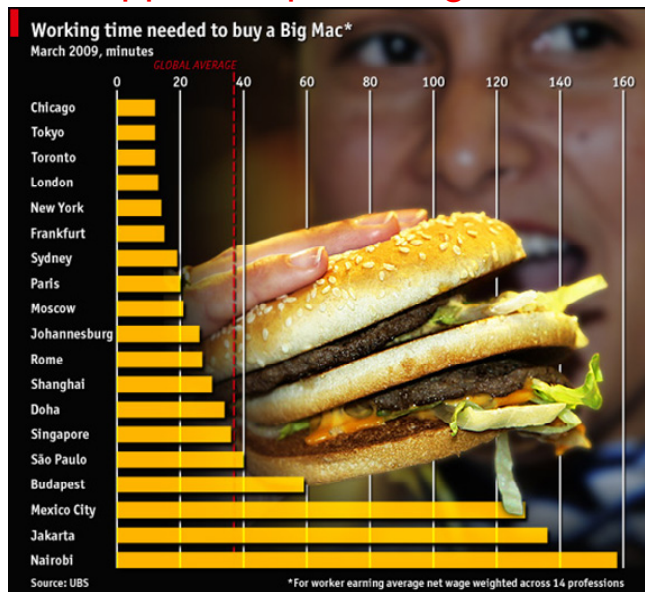
- et puis vous avez **des villes gris argenté**, ce sont d'autres parties de nos villes riches, ce sont les villes qui concentrent des personnes âgées et en même temps à haut pouvoir d'achat.

Vous voyez combien c'est caricatural. Je sens frémir la salle de cauchemars ou de rêves en la matière, bien sûr. Mais à mon avis quand même, ça tient à peu près debout.

J'ai aussi un ensemble de petits « crobards » sur un autre sujet. Pour prendre un des membres de cette noble assemblée qui est le Maire de Lyon, le sénateur Gérard Collomb utilise souvent un néologisme – je ne sais pas s'il est de lui, en tout cas il aime bien le reprendre – c'est celui de la « *coopétition* ». Les villes seraient à la fois en compétition et en coopération. Tout comme « *futurible* » veut dire futur possible, vous avez les deux mots qui sont rapprochés, il y a la « *coopétition* » à la Gérard Collomb que je souhaite vous présenter très rapidement. L'avenir des villes, qu'il soit rêvé ou cauchemardé,

sera un avenir de compétition et de concurrence accrue et ce, dans un contexte où, de manière internationale, il y aura de plus en plus de coopération : réseau européen par exemple, mais aussi présence plus importante des agences onusiennes ou de la Banque mondiale ou du Fonds Monétaire International sur ces questions.

Les soucis du (dé)classement - L'approche par le Big Mac



De ce fait, on classe les villes dans tous les sens. Il y a les villes les plus riches, les villes les plus attentives aux familles, les villes les plus aptes à attirer les investisseurs, etc. J'ai trouvé que, plutôt que les questions de parité de pouvoir d'achat qui sont très difficiles à établir et à expliquer, voilà un classement qui est fait par UBS, repris par The Economist et qui consiste à classer les villes en fonction d'une mesure du pouvoir d'achat très simple : le nombre de minutes de travail qui est nécessaire pour acheter ce produit international qu'est le Big Mac. Vous voyez, en un quart d'heure, vous avez votre Big Mac à Chicago mais il vous faut plus de deux heures à Nairobi.

Vous avez plein de classements de ce type. Si vous prenez vos journaux, vous lisez Le Monde l'après-midi, Les Échos le matin, Libé le lendemain, Le Figaro après, vous avez un classement qui sort par semaine et un classement exactement sur le même thème. La ville la plus chère de France ou la ville la plus chère du monde, et ce n'est jamais exactement la même chose. Ce n'est pas tant l'intérêt du traitement des données qui importe ici, c'est que les villes sont en compétition et qu'elles cherchent, même dans leurs conseils municipaux, à se hiérarchiser les unes par rapport aux autres.

A l'horizon 2030, nous devrions être 65 % d'urbains dans un monde qui, lui, passerait de 6,6 milliards d'habitants à 8 à 9 milliards à l'horizon 2050. La progression urbaine proviendrait quasi intégralement de celle des pays en voie de développement. Au rythme actuel de la progression de l'urbanisation, nous avons une progression d'environ 20 000 urbains en deux heures et demie. Vous voyez, on va rester deux heures et demie, voire trois heures ensemble, on va avoir 20 à 25 000 urbains de plus, dont une centaine en Occident.

Pour la question qui nous occupe, cauchemars ou rêves, il est vrai que la question relève un peu de la science-fiction au sens où elle consiste à s'imaginer un ensemble de bidonvilles ingérables avec une violence insoutenable – qui existe et qu'on pourra trouver dans des images ou des films –. Il est d'ailleurs possible que ce phénomène s'étende si l'urbanisation du monde n'est pas absolument maîtrisée.

Maintenant, il y a une autre option opposée qu'il faut aussi envisager dans une perspective de science-fiction plus radieuse: c'est la vie urbaine et l'urbanisation considérées comme une solution aux problèmes du monde. C'est évidemment très éloigné des positions prises par certains, singulièrement en France notamment et depuis longtemps, comme Anatole France, Rousseau, Pol Pot inspiré de Rousseau, qui considéraient que la vie urbaine et la ville étaient les problèmes. Sur ce point, on constate une révolution des opinions, y compris dans les pensées des organisations internationales, parce que la ville offre des opportunités pour se connecter aux réseaux, pour se rapprocher des autres et pour créer du progrès.

Jean-Pierre SUEUR

Merci Julien Damon. Nous passons sans transition à Jacques de Courson. Jacques de Courson est Président d'une ONG qui s'intitule « *Urbanistes du Monde*. » Son sujet est : « *Quel est l'avenir des mégapoles ?* ».

B. JACQUES DE COURSON, PRÉSIDENT DE L'ONG « URBANISTES DU MONDE » : QUEL EST L'AVENIR DES MÉGAPOLES ?

Je suis parti il y a trente ans pour São Paulo comme jeune professeur invité. J'y suis resté deux ans et je me suis dit que j'y reviendrai. J'ai donc consacré la fin de ma vie professionnelle à sillonner le monde et à travailler, pour l'essentiel, sur les villes qu'on appelait « *du Tiers-Monde* » et qu'on dit maintenant « *les villes du Sud* », qu'elles soient émergentes ou moins développées ou tout simplement pauvres. Nous organisons des déplacements de jeunes professionnels ou de professionnels plus aguerris dans ces régions du monde.

La question que m'a posée Jean-Pierre Sueur est terrible mais je vais essayer d'y répondre en un quart d'heure. En gros, les métropoles du Sud vont-elles s'arrêter de grandir ? Julien Damon nous a donné des ordres de

grandeur. Nous savons que deux tiers des habitants de la Terre seront des urbains en 2050, nous savons que ces très grandes villes ne cessent de se multiplier et de grandir. Dans Le Monde daté d'hier, la Chine compte dix agglomérations de plus de dix millions d'habitants, donc de la taille de la région parisienne, et Chongqing compte 32 millions d'habitants. Ce sont les sources les plus officielles.

La question que l'on peut se poser est la suivante : « *Ce phénomène est-il nouveau dans l'histoire de l'humanité ?* » Est-ce qu'il est récent ou est-ce qu'il remonte à simplement deux siècles ? Faut-il, pour l'avenir, freiner ou accélérer leur croissance ? Est-ce qu'il faut encourager Bogotá, Johannesburg, Bangalore, Shanghai à se développer et à grandir ? Est-ce pour le bien de leurs habitants ? Ou, au contraire, faut-il limiter leur croissance ? Est-ce qu'on y peut quelque chose, surtout ? Est-ce que les urbanistes ont quelque chose à dire ? Est-ce que les responsables de ces villes ont une responsabilité en la matière ? Ou est-ce dû tout simplement à la mondialisation et qu'on n'y peut rien ? Je crois que la question a quelque mérite et je vais essayer d'y répondre.

Premier temps. Les villes – en particulier ces grandes villes du Sud – ont-elles un avenir ?

Oui et non. Oui, elles ont un avenir parce qu'elles sont indispensables et nécessaires ; elles sont le moteur de l'économie moderne et en particulier dans ces pays émergents ou à faible développement. Oui, parce que ce sont des lieux privilégiés pour la culture, l'invention et la création. Oui, parce que ce sont les lieux du pouvoir et le plus souvent les capitales de ces pays et que les élus et les hommes politiques en sont fiers. Oui, surtout parce que c'est le lieu du travail, de l'emploi, du savoir, de l'économie et de la rencontre avec les autres et du pouvoir des autres, donc le lieu du politique. Et toutes les villes africaines ont fait cette démonstration que c'est là, dans la capitale, que les choses se passent, que l'université, la vie sociale et la vie culturelle se développent. On peut dire « oui » à la croissance des villes du Sud.

On peut dire aussi « non ». Elles vont détruire l'humanité, la dévorer. Ces grandes villes sont criminogènes, sont dangereuses, sont mortelles. Elles sont terriblement inégalitaires. São Paulo où j'ai vécu, fait 25 millions d'habitants et c'est le record absolu d'inégalité des revenus ; les riches sont de plus en plus riches et les pauvres de plus en plus pauvres. Ces villes sont de plus en plus polluées, menacées par des catastrophes naturelles et industrielles. Et en plus, elles coûtent de plus en plus cher à la collectivité. Si vous connaissiez le budget – que j'ai regardé de façon très précise – d'un certain nombre de grandes métropoles du Sud, vous trouveriez que le peu de ressources disponibles dans ces pays est affecté à la croissance et à l'aménagement de ces grandes villes. Et puis surtout, et c'est là où la critique est féroce, c'est que ces villes vident les campagnes, détruisent l'équilibre écologique de ces pays et de la planète elle-même.

Que peut-on dire dans l'autre sens ?

On peut dire que **les urbanistes commencent à savoir maîtriser les problèmes techniques et de management des grandes villes**. Qu'un certain nombre de grandes villes du Sud, ici ou là, commencent à maîtriser leur développement. Les citoyens fuient les grandes villes et préfèrent se réfugier en périphérie et certaines d'entre elles même menacent de déperir. J'ai vu les dernières statistiques de la ville de São Paulo. La ville elle-même, le cœur de l'agglomération, les quelque millions d'habitants du cœur, diminue de population. On pourrait comparer cela avec la région parisienne. J'imagine qu'il y a là une piste, c'est que l'extension sans fin dans l'espace de ces grandes villes du Sud est une évidence absolue, mais que par contre la régression en taille du cœur de ces agglomérations est peut-être inscrite dans l'Histoire. C'est du moins l'histoire des villes qui nous l'indique.

Dans ces villes du Sud, **les problèmes de gouvernance** auxquels faisait allusion Jean-Pierre Sueur **sont essentiels**. On peut y constater un déficit structurel de connaissances, d'information et de compétences. C'est une des raisons pour lesquelles nous avons créé « *Urbanistes du Monde* », pour essayer d'être utiles auprès des urbanistes de ces pays. Faiblesse d'un corps de règles et de planification, le plus souvent. J'attire votre attention sur ce point parce que, pour nous, il est tout à fait essentiel aux plans technique, professionnel et culturel et même au plan politique, d'intégrer le fait que les modèles de référence en matière d'urbanisme des pays du Sud sont souvent issus de l'époque coloniale ou même sont des copies, des clones de l'urbanisation des villes des pays développés. Ce qu'on peut aussi connaître et je passerai vite parce que Julien Damon en a parlé, ce sont les problèmes d'asphyxie de la circulation, de services publics qui sont mal ou pas du tout assurés, de violence et de criminalité endémiques et tous ceux qui ont vécu ou connaissent bien ces villes le savent.

Et pourtant, ce modèle urbain tient debout. Et pourtant, à Bobo-Dioulasso, à Bogotá, à Montevideo, à Bangalore, il fonctionne. Et il fonctionne parfois assez bien. Je me suis interrogé, nous nous sommes interrogés au sein d' « *Urbanistes du Monde* », à travers les missions que nous avons envoyées depuis cinq ans un peu partout dans le monde, sur la raison. La raison, c'est que **nous sommes victimes d'une sorte de colonialisme culturel en matière d'urbanisme**, c'est-à-dire que nous avons des *a priori* sur le fait que ces villes sont en désordre, sont sales, sont criminogènes et sont mal organisées. Je voudrais insister sur le fait qu'à Curitiba, à Dakar ou ailleurs, il faut d'abord être attentif à ce qui marche et à le moderniser sans tabou. En débattre et y réfléchir avec eux et non pas à leur place. Et je crois que cette attitude politique et fondamentale vis-à-vis des urbanistes du Sud, est tout à fait essentielle.

Comme je suis aussi prospectiviste et pas seulement urbaniste, deux mots, Jean-Pierre Sueur, sur les scénarios que l'on peut imaginer pour ces villes du Sud pour essayer de vous faire comprendre comment les équipes qui partent avec notre appui et notre aide, et il y en a encore qui partent cet été à Addis-Abeba, à São Paulo et à Tunis, comment ces jeunes professionnels

réfléchissent à ce qu'est l'avenir de leur ville. Quand je parle de jeunes professionnels, ce sont des jeunes professionnels français mais aussi naturellement de ces villes avec lesquelles ils collaborent. La prospective sert à essayer de prévenir pour guérir et si possible pas trop tard. Comme la ville avance lentement, il est toujours intéressant de commencer à y réfléchir.

Il y a **un scénario absurde** mais qui n'est pas si fou parce que beaucoup y pensent, c'est **une Terre sans ville**, ou presque. Certains auteurs de science-fiction et certains ruralistes imaginent qu'on pourrait se passer des villes et qu'elles ne sont qu'un accident de l'Histoire. Qu'elles n'ont que deux siècles et que bientôt, on pourra s'en passer, les abandonner ou du moins rendre paysagères et rurales les villes existantes, du moins leur périphérie.

Deuxième scénario, détruire les villes existantes. On s'y acharne et à travers l'Histoire, les guerres et les catastrophes naturelles, on connaît des exemples, hélas, de villes qui ont disparu.

On peut aussi les abandonner et construire des villes nouvelles à côté. C'est ce qui a été fait à Fès, c'est ce qui a été fait dans un certain nombre de grandes villes du Sud. C'est sur ce problème de ville nouvelle en périphérie de ville ancienne détruite ou à moitié détruite ou en tous les cas en très, très mauvais état, que nous avons travaillé à Kaboul. Nous y avons envoyé une mission, j'y suis allé moi-même il y a deux ans. Le gouvernement afghan nous a demandé de réfléchir à la création d'une ville nouvelle au Nord de Kaboul, au Nord de l'aéroport, ce que nous avons fait. Un concours international a été remporté par l'agence française Architecture Studio et les études techniques sont en cours. Il faut donc savoir peut-être, peut-être, c'est un des scénarios, détruire pour reconstruire à côté ou ailleurs.

Il y a **le troisième scénario** qui est plus banal et auquel chacun pense, qui est de **contenir ces villes, limiter strictement leur développement ou du moins les enfermer dans une ceinture verte**, c'est ce qu'on a pensé souvent pour les pays développés. Ou bien, et c'est la mode du développement durable, les densifier en faisant de la ville sur la ville, c'est-à-dire reconstruire la ville du Sud sur la ville du Sud ; c'est le cas d'Hô-Chi-Minh-Ville par exemple et en particulier de Bogotá qui est une ville que je connais bien et sur laquelle j'ai travaillé, où les urbanistes font un travail tout à fait remarquable.

Quatrième scénario, dissoudre la ville dans le précaire, c'est-à-dire accepter d'être déraisonnable. C'est ce qu'indiquait tout à l'heure Jean-Pierre Sueur, ce qu'on appelle « *la ville en carton* ». De se dire que Johannesburg, que Bamako, que Montevideo vont s'étendre indéfiniment et que la précarité est le système normal d'une structure lâche, sans règle ni contrainte, qui fonctionne en autogestion avec quelques quartiers préservés ici et là.

Cinquième scénario, concevoir des villes comme des forteresses. Ça, c'est quelque chose qui fait plaisir aux architectes et aux macro-architectes qui aimeraient que les villes denses et durables soient des villes-fortresses conçues selon les règles d'un urbanisme éternel qui résiste au temps, aux

modes, aux guerres et à l'Histoire. Beaucoup de princes ont souhaité construire de telles villes et en ont construit dans le monde.

Dernier scénario qui n'est pas le plus absurde, et qui est très, très encouragé par un certain nombre de grandes entreprises et de grands groupes d'ingénierie, c'est **privatiser les villes du Sud, les considérer comme des entreprises ou plutôt comme des complexes de quartiers privés** dont les services et les équipements sont pour l'essentiel concédés à des entreprises urbaines. Et ça, c'est une idée qui intéresse beaucoup les gens d'Asie du Sud-est et qui intéresse beaucoup les Chinois. Là, il y a donc quelque chose. Si parmi les cinquante villes de plusieurs millions d'habitants que sont en train de construire les Chinois, cinquante, je ne dis pas un, deux, trois ou quatre ou cinq ou dix, je dis cinquante villes de plusieurs millions d'habitants que sont en train de construire les Chinois, je pense qu'il y en aura qui seront privatisées directement ou indirectement. En tous les cas, sur la base d'un système de l'espace public géré et ouvert relativement au privé.

Et puis il y a un deuxième scénario de science-fiction qui n'est pas bête, qui intéresse un certain nombre d'agents, c'est de se dire qu'il faut **nier l'urbanisation et l'habitat de la planète et construire d'autres villes**. D'autres villes dans le monde et dans des lieux tout à fait impossibles : il y a des projets au Sahara très, très intéressants avec l'énergie solaire, ou sur d'autres planètes. Et un certain nombre de romanciers de science-fiction commencent à écrire des textes sur cette idée qu'il faut **construire d'autres villes ou du moins des choses qui ne s'appelleraient pas des villes**. Nous avons un étudiant passionné, passionnant, qui va travailler cet été sur l'agglomération de São Paulo, la capitale économique du Brésil, sur un scénario de 50 millions d'habitants. Une nappe urbaine, une structure urbaine, quelque chose qui ne s'appellerait plus une ville mais qui aurait 5 millions d'habitants. Je vous rappelle que Chongqing en fait 32 et c'est une ville chinoise dense.

En définitive, **que faut-il faire ?**

A mon sens quatre choses importantes.

1. D'abord le service public urbain. C'est ce que m'avait dit à São Paulo le Consul général de France de la ville, quand il m'avait expliqué que les responsables brésiliens étaient parvenus à assurer le service public urbain minimum : l'eau, la voirie, l'école, la police, les ordures, les bus, et qu'à São Paulo, j'ai pu le vérifier, j'y retourne cet été, ça fonctionne très bien ; donc **le service public urbain minimum**.

2. C'est plus intellectuel et plus compliqué, mais il me semble qu'il faut penser la complexité de l'intérieur du système urbain lui-même. Pas le considérer de l'extérieur comme le font souvent les Occidentaux mais de l'intérieur en écoutant ceux qui y vivent, les savants, les acteurs et les artistes, de façon positive. Et ils le font très bien. J'ai été très étonné de voir que les urbanistes d'un certain nombre de villes de pays d'Amérique Latine que je connais bien pensent de l'intérieur leur ville et la pensent très bien et de

façon très intelligente mais avec des schémas de pensée et des complexités intellectuelles qui n'ont rien à voir avec les nôtres et dans lesquelles on est totalement perdu.

3. Travailler sur les problèmes concrets. C'est ce que nous essayons de faire à « *Urbanistes du Monde* », de façon interdisciplinaire bien sûr et par essais-erreurs. Malheureusement, les Français savent mal faire cela. Les Anglo-Saxons sont bien meilleurs que nous ; ils fonctionnent par essais-erreurs avec des mécanismes assez robustes et assez simples. Je pense que, en matière foncière, il y a des idées tout à fait intéressantes à prendre dans un certain nombre de villes du Tiers-monde.

4. Penser globalement en même temps que localement. Il faut en même temps accumuler du savoir et de la pratique, travailler sur la culture en même temps que sur la technique. On a besoin de comprendre de l'intérieur quelles sont les cultures urbaines et les traditions et coutumes de ces villes.

Deux mots de conclusion. Je crois que, très fondamentalement, les hommes ont peur de la solitude et qu'ils ne peuvent se passer des villes. Quand je dis : « *Rêves ou cauchemars* », je dis : « *Ni rêves, ni cauchemars* », je dis : « *Les villes actuelles.* » Et les villes actuelles, les urbains y tiennent, parce qu'ils ne peuvent pas s'en passer. Le Général de Gaulle disait : « *L'avenir dure longtemps* », les villes aussi. Et leur force est qu'elles sont indestructibles. **Les villes résistent.**

Notre responsabilité d'urbaniste et de prospectiviste est de faire en sorte qu'elles soient belles, fonctionnelles et conviviales. Donc commençons par y aller. Je répète souvent le slogan du maire de Curitiba, qui a été la ville écologique avant tout le monde et où j'ai travaillé pendant trois années. Jaime Lerner, formé en France, architecte, maire de Curitiba, puis Gouverneur du Paraná et qui a créé une fondation, disait : « *Le problème, ce n'est pas la ville. La ville, c'est la solution.* » J'aime beaucoup cet illogisme typiquement brésilien qui consiste à dire que le problème, ce n'est pas la ville ; mais que la ville, c'est la solution.

Jean-Pierre SUEUR

Merci Jacques de Courson. Nous accueillons maintenant Marc Giget qui est Président de l'Institut Européen de Stratégies Créatives et d'Innovation et aussi professeur au CNAM, Conservatoire National des Arts et Métiers, et également professeur à l'Université de Curitiba.

C. MARC GIGET, PRÉSIDENT DE L'INSTITUT EUROPÉEN DE STRATÉGIES CRÉATIVES ET D'INNOVATION, PROFESSEUR AU CONSERVATOIRE NATIONAL DES ARTS ET MÉTIERS ET À L'UNIVERSITÉ DE CURITIBA, BRÉSIL : VERS DES CITÉS IDÉALES OU DES CITÉS INVIVABLES ?

Je ne suis pas spécialement prospectiviste. Mais je fais des études prospectives à but plutôt d'anticipation et d'application ; notre institut est en effet orienté vers l'innovation, donc vers la recherche de solutions et de propositions. J'ai fait des travaux longs sur une cinquantaine de villes qui ont marqué l'Histoire en termes d'innovations comme Babylone, Carthage ou Persépolis, ville fantastique, qui a été une sorte de « *living lab* » de Darius.

Les grandes villes qui ont marqué l'histoire de l'humanité, ont été toutes des villes innovantes.

J'ai présenté récemment le projet de ville innovante à Curitiba, à la grande conférence internationale sur les villes innovantes où il y avait 72 villes du monde considérées comme les plus innovantes, Bangalore, Barcelone, etc. Ce fut une rencontre exceptionnelle avec plus de 3 500 personnes, urbanistes, architectes qui m'avaient demandé de faire cette rétrospective des villes innovantes. **On ne peut pas faire de prospective sans rétrospective.** « *L'avenir appartient à ceux qui ont une longue mémoire* », disait Nietzsche, surtout pour la ville. Régulièrement, je suis allé faire des conférences dans des villes qui fêtaient leurs 2 000 ans, leurs 1 500 ans. **La ville, c'est long.**

Les villes innovantes ont toujours été des cœurs de réseaux. Comme Carthage, les villes de Mésopotamie, les villes des routes de la soie, Alexandrie, Rome. Toutes étaient des villes « ouvertes » situées à l'interface de plusieurs mondes. Réseaux ouverts, mais aussi creusets d'échanges, c'est-à-dire disposant d'une personnalité, d'un lieu où les gens se rencontrent, travaillent ensemble, comme on l'a eu à Paris à sa grande époque avec le Quartier Latin ou comme le furent les villes allemandes universitaires.

Les villes qui ont le plus marqué l'Histoire sont des villes où ce n'était pas juste une municipalité qui imposait ses vues, mais où les gens aimaient se retrouver pour créer, innover, entreprendre, parce qu'elles étaient plus ouvertes que d'autres. Dimension interculturelle internationale, toujours. Quand des villes se sont refermées, interdisant la présence des étrangers, l'innovation n'a plus fonctionné.

On a ainsi connu l'École de Nancy après la guerre de 1870 parce que tous les créatifs étaient venus à Nancy. C'était donc l'apport extérieur qui avait créé cette situation. Des lieux de rencontre et des moments de rencontre aussi. Vous voyez, un grand carrefour n'est pas en soi un lieu de vie et d'innovation, c'est un carrefour. Et souvent, ça déstructure la ville en plus. **Pour arriver à avoir des villes innovantes il faut à la fois un carrefour et**

un cœur de ville qui permet aux gens d'échanger. Des réseaux ouverts et des creusets d'échanges, pas seulement des lieux de passage mais des lieux de synthèse de connaissances, de cultures, de techniques, de talents.

La ville est très efficace. Il n'y a rien de plus efficace que la ville. Toute l'évolution du monde a été liée aux progrès dans les villes, parce que les gens s'y rencontrent et maillent dans ce lieu leur savoir. Lieu de synthèse, rencontres conviviales, agréables, à taille humaine, variété des personnes, partage, expérimentations, donc gouvernance de tolérance.

On ne fait pas de l'histoire pour faire de l'histoire. On fait de l'histoire pour repérer les tendances longues. On s'aperçoit alors que les gens reviennent tout le temps sur les mêmes choses. Par exemple, en architecture de maison, on revient toujours à la maison avec atrium central. On l'avait en Mésopotamie, on l'avait à Rome, dans les maisons arabes, dans les maisons chinoises. A Babylone, on avait déjà des gratte-ciel, des jardins-terrasses, etc. avec strictement les mêmes technologies qu'aujourd'hui pour construire les terrasses. Voici ainsi la cité idéale vue par Piero della Francesca.

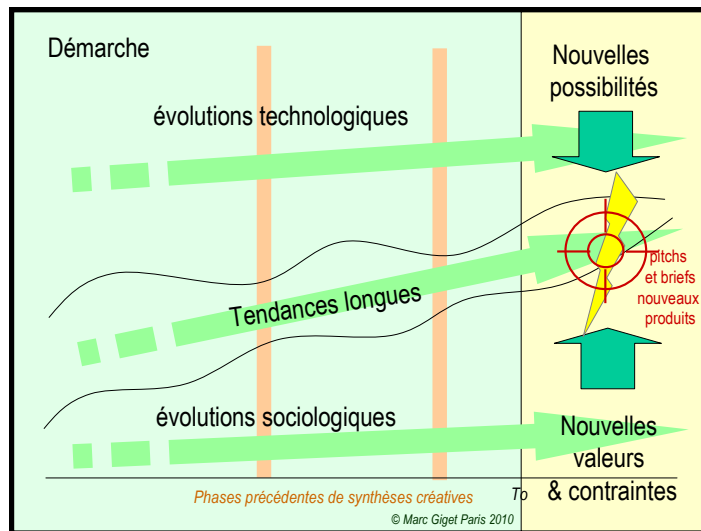


Je vais vous présenter maintenant un projet qui s'est développé depuis une trentaine d'années et qui s'appelle « **Cités collines** ». C'est une réflexion prospective sur le futur de l'habitat humain, une réflexion qui est maintenant intégrée dans un travail de prospective baptisé « *Expérience 2035* » puis « *Expérience 2040* ». Ce travail de prospective porte sur la vie quotidienne dans une génération. Pourquoi une réflexion à trente ans ? Parce que trente ans c'est le temps d'une génération. C'est se demander comment vivront nos enfants dans trente ans.

Dans le cadre d'Innovative Cities, il y aura fin 2010 le lancement d'une plateforme de conception mondiale en *open source* dans l'esprit de ces rencontres, de ces interconnexions qui existent maintenant entre les villes les plus innovantes au monde. Cette démarche s'inscrit autour des concepts suivants.

Les évolutions technologiques.

Les évolutions technologiques ouvrent de nouvelles possibilités qui évoluent en fonction de tendances longues. Les gens veulent en fait toujours la même chose et ils reviennent tout le temps sur les mêmes choses. Il est donc utile de voir comment, à chaque génération et à chaque grande époque, on revient sur les mêmes questions en les améliorant.



Ce qui permet d'avoir de nouvelles possibilités, c'est l'apport de nouvelles méthodes, de nouvelles valeurs et de nouvelles contraintes, donc la possibilité de définir ce que pourrait être le futur, de définir les nouveaux projets, comme un projet de ville. Voilà l'image que vous évoquiez en introduction, celle de la ville de l'an 2000 vue en 1948.



Or, on n'a jamais vu une ville comme celle-là. En fait on surestime toujours la technologie. Comme le projet « *Futur home* » de Samsung dans lequel personne ne pourrait vivre. Ce n'est pas parce qu'il y a de nouveaux câbles et de nouveaux fils qu'on voudrait y vivre. On appelle ça « *le mirage technophile*. » Quand vous demandez aux gens : « *Où voulez-vous vivre plus tard ?* » Ils vous répondent : « *Dans un moulin dans le Lubéron.* »

Pourtant les grandes avancées ont toujours été préparées par l'utopie. L'utopie permet de dire : je vais définir quelque chose d'idéal, sans contrainte, je laisse aller jusqu'au bout ma réflexion, je redéfinit. En ce moment, on est en période de redéfinition. Voyez la grande conférence à la Sorbonne sur *l'achievement*, sa réalisation a été « *Si on redéfinissait tout* ». Nous sommes dans une période de redéfinition.

On a dans le passé défini des cités idéales qu'on a essayé de réaliser. On a eu certaines villes qui ont marqué l'Histoire au niveau de l'idéal. Actuellement, on a de nouvelles valeurs, des technologies nouvelles, une révolution écologique, etc. D'où l'intérêt de repenser à ce que pourrait être la cité idéale dans la même logique que celle qu'on a eue à la Renaissance. **Reconcevoir la cité idéale permet de faire de l'étude, de la recherche et de modéliser avant d'appliquer.** Si on ne fait pas ça, on applique sans avoir eu le temps de réfléchir. C'est donc séparé d'un projet existant. Ce n'est pas la reconstruction ou la restauration d'un quartier de ces villes ou autre. C'est : si on faisait aujourd'hui la ville idéale ? C'est donc à but de recherche.

Ce qui nous intéresse dans les grandes périodes du passé, ce sont par conséquent ces constantes qui reviennent dans l'organisation de la vie. Quelques axes nous ont intéressés. Je simplifie à l'extrême, non point parce que je suis simplificateur, mais parce que je n'ai pas le temps de tout développer.

Les collines

La colline a été un phénomène constant dans la recherche urbaine. Quel est l'intérêt de construire sur les collines ? C'est un lieu défensif, mais pas seulement. Il y a sur les collines un équilibre entre l'habitat collectif et l'habitat individuel, une pente naturelle pour l'aménagement urbain et un étagement qui permet de faire des balcons, des jardins, des terrasses.

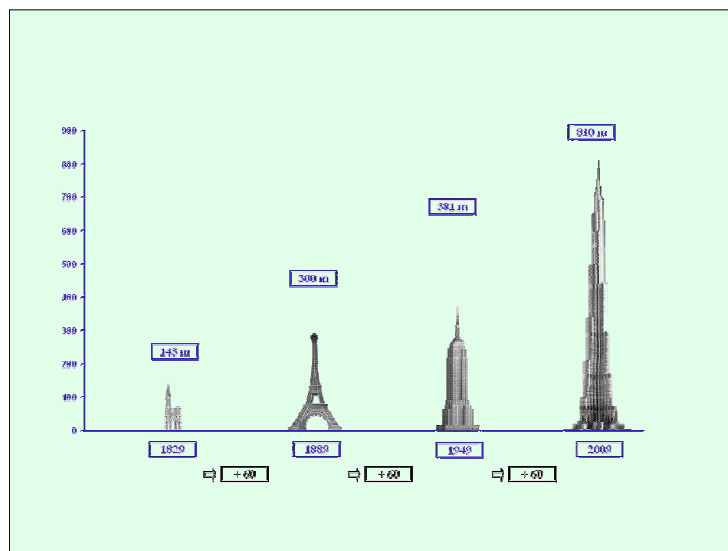


Les avantages écologiques des collines sont très nombreux. Dans ce tout petit habitat, tout le monde a une vue dégagée, extérieure, sans vis-à-vis. Les gens tournent apparemment tous le dos au centre-ville, mais tous les équipements collectifs sont au centre des habitations. On a un écoulement naturel, ce qui est quelque chose de très intéressant. Et puis il y a des caves collectives, des greniers, tout ce que vous voulez.

On retrouve cette tendance « *collines* » au Machu Picchu qui était en son temps une ville très en avance à beaucoup de points de vue. Comme à la Citadelle de Séville, au Mont-Saint-Michel ou dans des villes du Sud qui ont des étagements, des jardins, des terrasses très intéressantes d'un point de vue architectural. On y trouve aussi le grand forum central comme lieu de rencontre. C'est l'exemple des cités arabes qui coiffent la colline et dominent toute la campagne environnante, avec une rupture assez nette ville campagne, sans banlieue longue, ce qu'on cherche aujourd'hui avec la création de « *ceintures vertes* », permettant d'opposer la densité et la campagne et éviter un étalement de la ville sur des milliers de kilomètres carrés. C'est encore l'exemple d'Angkor qui a été la plus grande ville du monde pendant des décennies, avec une sorte de pyramide dans une colline.

Les tours

Autre ambition humaine : celle des tours. **Depuis Babel, qui est un peu la tour mythique, jusqu'à la Tour Khalifa de Dubaï, l'homme a toujours construit des tours.** Une tour est intéressante. On le redécouvre avec l'écologie, parce que, avec une tour, il y a une faible occupation du sol, l'équipement central est au milieu de l'habitat qui est autour. On y gagne aussi d'importants avantages écologiques avec le partage des équipements communs, la verticalité, etc. On connaît les tours mythiques de l'Histoire : le Phare d'Alexandrie – une des toutes premières tours –, la Tour Eiffel, les premiers buildings américains. Mais là, on met des étages les uns sur les autres. On pourrait faire défiler tous les projets de tours de plus en plus hautes.



Ici, vous voyez la progression des tours depuis la cathédrale de Cologne – qui a longtemps été le bâtiment le plus élevé du monde –, la Tour Eiffel, l'Empire State Building et la Tour Khalifa.

L'intérêt de monter en hauteur présente aussi beaucoup d'avantages. Globalement, les tours se terminent de manière fine puisqu'on a une base lourde et un haut étroit simplement pour des raisons de mécanique. Mais ces contraintes ont aussi évolué avec celle des matériaux, parce que l'intérêt d'une tour tient aussi dans sa position élevée qui offre de nombreuses possibilités. Initialement, la Tour Eiffel devait d'ailleurs avoir une grande coupole à son sommet. On avait prévu pour ses 100 ans de construire la coupole qui avait été prévue initialement pour donner de la place aux visiteurs. On voit dans les projets actuels se généraliser les coupôles supérieures qui nous intéressent beaucoup.

L'étalement

La concentration de hautes tours et la hauteur des bâtiments diminuent rapidement quand on s'éloigne du centre-ville. L'exemple le plus saisissant est celui de São Paulo qui s'étend sur 2 000 km².



Sur un étalement aussi gigantesque – 1 523 km² pour le centre de la ville elle-même –, rien ne peut plus être efficace en périphérie. Voilà à peu près le schéma : des tours élevées au milieu et puis la hauteur des immeubles descend très vite et après, le tissu urbain s'étale à l'infini. Le problème est que, en périphérie, rien n'est plus rentable : les réseaux d'eau, d'électricité, de bus, etc. ; plus rien ne peut plus fonctionner à ce niveau de faible densité. A la limite, toutes les villes vont se toucher si le phénomène se poursuit. Ce n'est donc pas possible de continuer dans cette voie. Il faut des solutions pour densifier les villes.

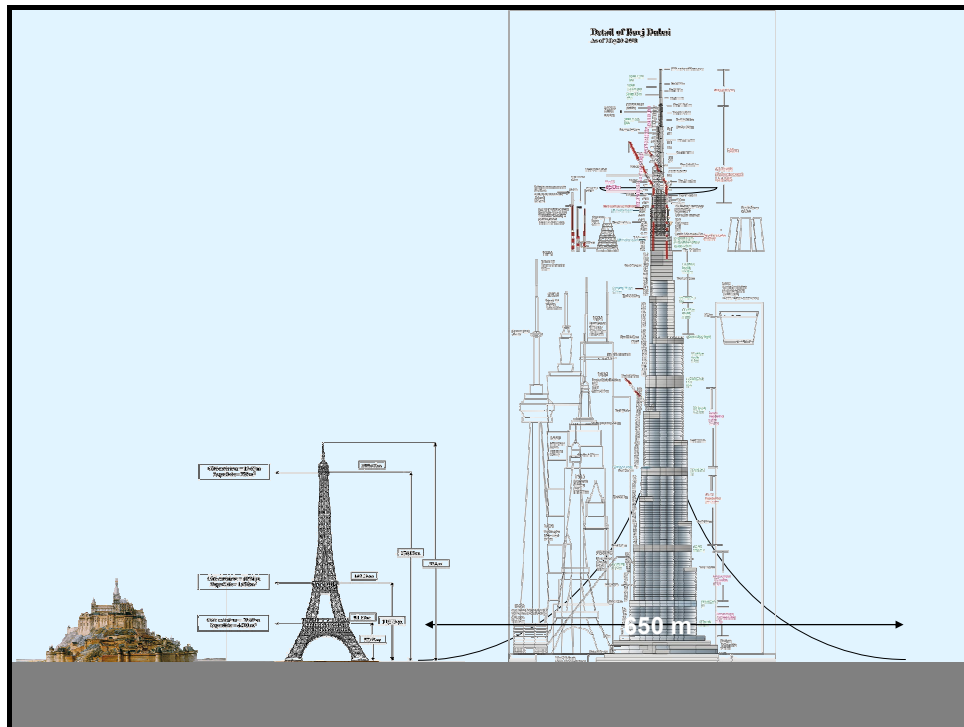
Dans la nature, il y a des tours et des aiguilles. Il y a aussi des collines et des abrupts calcaires avec des arêtes rocheuses.

C'est ce que nous propose la nature dans une vue en 3D, avec des tours et des collines. La verticalité est assez présente, un peu comme une tour de La Défense, très granitique. Et puis vous avez une pente qui est toujours la même : celle de la pente naturelle d'éboulis en dessous. On retrouve toujours ce profil proposé par la nature : la verticalité et une longue pente sur laquelle montent les sentiers. C'est le chef-d'œuvre absolu que nous a fait la nature avec ce passage net entre la verticalité et la pente naturelle d'éboulis que vous voyez ici. Formes naturelles que l'on retrouve sur la terre entière.



Le projet de Cités Collines est utopique. Ce n'est pas une application, même s'il y a beaucoup de villes qui veulent le mettre en œuvre. Mais c'est encore trop tôt. On avait prévu vingt-cinq ans de recherche et de développement. Né du besoin d'un habitat urbain à la fois écologique, agréable à vivre, avec une approche d'emblée tridimensionnelle, c'est un projet révolutionnaire qui intègre des tours et des collines dans un même ensemble offrant des avantages multiples : rassemblement de collines creuses surmontées de tours coiffées de plateformes.

Les hauteurs envisagées à l'horizon de trente ans sont à peu près celles qui sont atteintes aujourd'hui. Plutôt que d'avoir des *sky lines* qui font des ruptures variées, on part de schémas assurant le mélange entre tours et collines. Si on projette le Mont-Saint-Michel en version plus grande, on aboutit à un « *site urbanisé sur une structure de type colline.* » qui est très dense au niveau urbanistique.



Ici, vous voyez le Mont-Saint-Michel, la Tour Eiffel, la Burj Tower, nouvellement Khalifa Tower. Comment passe-t-on d'une tour à ce que nous appelons une cité colline ? La tour la plus haute actuellement en construction à Taipei dépasse carrément le kilomètre. Mais le projet ne tend pas à augmenter fortement la taille parce qu'on ne voit pas l'intérêt d'avoir un regroupement traité d'emblée de façon verticale. Le projet s'inscrit en fait dans la continuité de la réflexion architecturale historique, dans celle de l'approche brueghélienne à la Renaissance. Il y a six siècles, il y avait déjà des réflexions qui portaient aussi sur les façons de traiter d'emblée la ville en trois dimensions.

Quel est l'intérêt des collines ?

C'est de créer l'habitat individuel, de multiples terrasses, des jardins, etc. comme le sont les cultures en zones de montagne. Les cultures végétales et minérales s'insèrent naturellement dans un tel projet. Les tours rassemblent les activités professionnelles, - bureaux, hôtels, services publics -. Les grandes infrastructures, théâtre, cinémas, équipements sont au cœur des collines avec des parties internes ou externes. L'habitat ressemble à celui de la campagne, tout en étant au cœur de la ville.

On en trouve déjà un exemple au Mexique, pas loin des pyramides mexicaines. Quand vous êtes dans la maison, vous pouvez descendre, soit par l'ascenseur, soit par le sentier extérieur. C'est-à-dire qu'on gère la relation à l'espace en utilisant des biais qui ne sont jamais dans l'architecture si on fait vertical ou horizontal. L'objectif du projet est de réfléchir sur l'insertion harmonieuse dans la nature d'habitats humains qui seraient dans la logique des

formes naturelles, en ayant l'avantage, pour une même quantité de population, d'avoir une surface au sol vingt fois inférieure à celle d'une ville actuelle, tout en ayant une grande qualité de vie puisqu'il y a ce problème de densification.

Le regroupement de cités collines pourrait se faire avec la création d'un espace central qu'on appelle « *caldera centrale* », un lieu de la vie où ça chauffe et où on peut utiliser les parties hautes pour des activités collectives. C'est bien qu'à 800 mètres les enfants aillent goûter ou jouer. Quand vous faites un centre aéré, vous avez à la fois l'altitude connectée à l'habitat. L'autre côté des collines, c'est l'espace de calme et d'habitat individuel. D'un côté la ville, d'un autre côté la campagne, comme on a un côté cour et un côté jardin.

Les avantages écologiques de ce projet sont nombreux.

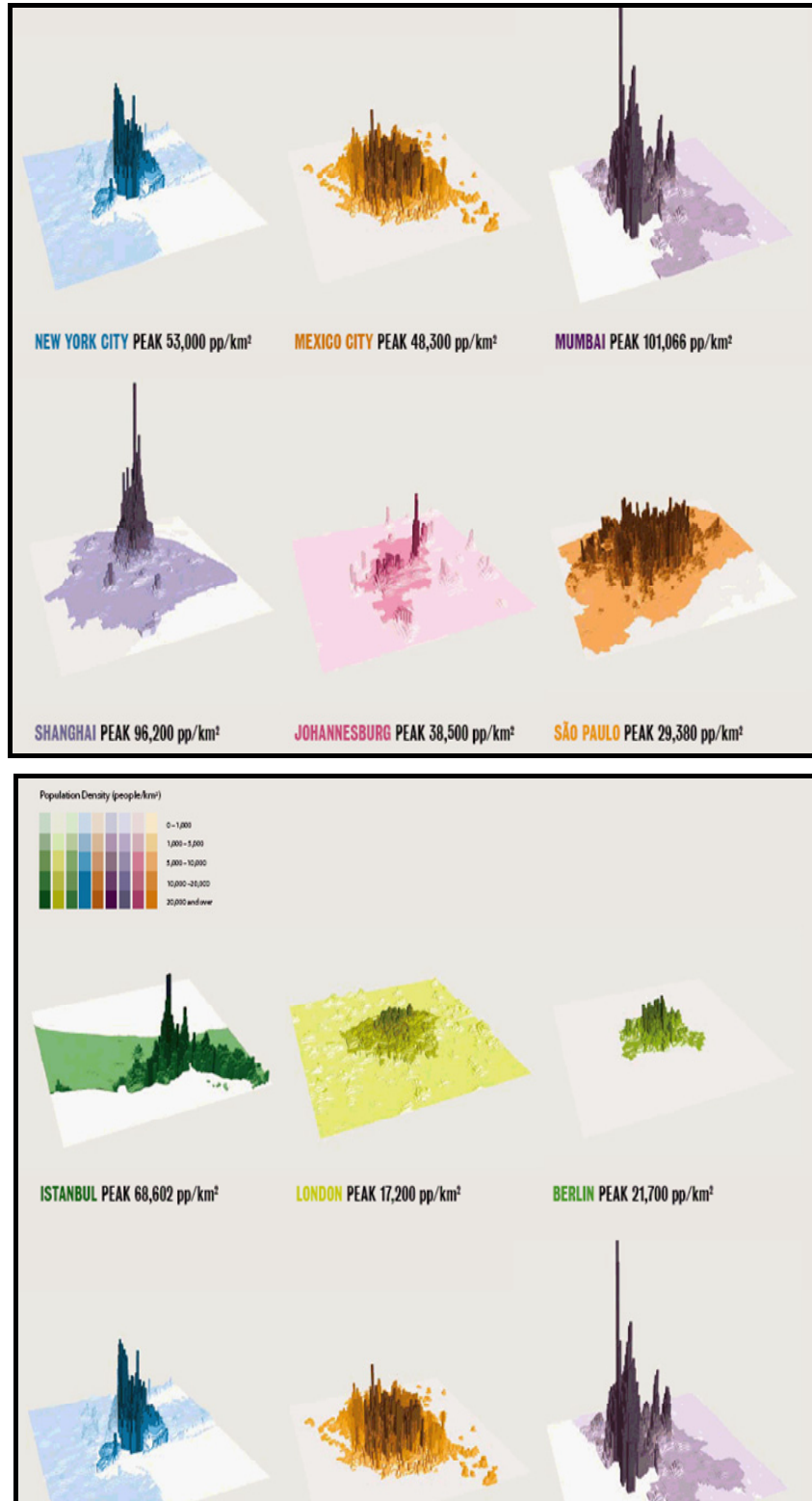
En fait la douzaine de grandes préoccupations écologiques sont prises en compte dans le rassemblement des gens et du travail. Les véhicules thermiques ne sont pas nécessaires pour les habitants. Les connexions entre réseaux intérieurs et transports interurbains se situent à la base des collines. C'est une ville pour 250 000 habitants, ce qui n'est pas très dense. Les Chinois nous disent : « *Nous, on pousserait la densité à 500 000 habitants.* » De toute façon, ils font des centaines de villes à un million d'habitants. Mais en fait, il y a un besoin de plusieurs centaines de villes de 100 000 à 500 000 habitants dans le monde.

Ce n'est plus un projet pour la France. On a eu Marne-la-Vallée ; on a fait des villes nouvelles. La Défense s'est faite par petits bouts, comme ça, progressivement si vous voulez. Là, on voit cet aspect d'opposition entre cette vision campagne – Alphonse Allais qui avait généralisé les idées d'un architecte de son époque parlait de « *bâtir les villes à la campagne* ». Ici, on est campagne et là, on a le cœur de la ville, un peu comme l'était Bruxelles au XVIIème siècle.

Les dessins d'architectes sur le projet sont très nombreux.

Les architectes très écolo mettent des montgolfières, des vélos partout. Ce n'est pas la densité qui est alors recherchée. Le schéma de base, celui que j'ai présenté à Curitiba ou dans d'autres pays du monde, est plutôt celui d'une ville faite de cités creuses avec une caldera centrale, et des établissements autour, qui permet de rassembler un habitat dans des tours avec des formes plutôt naturelles et des coupoles supérieures et avec une connexion qui peut être assurée avec une station centrale à l'intérieur. On est dans des distances tout à fait intéressantes pour la vie quotidienne. Les gens vivent essentiellement à l'extérieur, un peu comme on le voyait sur la colline tout à l'heure, et le centre-ville qui est vital, en est la clef. Si on regarde un peu ce que nous propose la nature avec l'image d'un volcan vu par satellite, le projet en est proche avec la caldera centrale et les structures autour qui lui donnent cet aspect de centre de vie. Il y a aussi des conceptions des plateformes supérieures des bâtiments verticaux avec les avantages qu'ils ont.

Voici un travail en 3D qui a été fait par un bureau d'études sur la densité dans quelques unes des plus grandes villes du monde.



Ce qui frappe, c'est que les collines apparaissent naturellement, c'est-à-dire qu'on voit que l'habitat est concentré selon cette logique-là. On a ainsi São Paulo qui est là, très étalée, avec toutes ses tours : « *C'est la ville aux 10 000 HLM* ». En fait, l'étude en 3D du phénomène urbain fait apparaître les collines et elle donne une grande liberté d'action sur l'architecture de la colline.

Le projet est devenu un projet ouvert international en open source, un peu comme Wikipédia ou Firefox. On l'a présenté en disant : c'est une structure simple avec 10 à 15 % d'éléments communs de référence pour interfacier les modèles de conception assistée par ordinateur. Ça ne paraît rien, mais la représentation de la ville aboutit quand même à un modèle numérique de 8 km³. On a discuté avec Dassault Systèmes, dont les logiciels peuvent suivre. Mais quand même, c'est très lourd. Et il faut en outre que chacun puisse s'y connecter pour dire : « *moi, je fais un opéra, je fais des villes, je m'intéresse à l'écoulement des eaux, je m'intéresse à la vie quotidienne, je m'intéresse à la vie familiale, je m'intéresse à la structure, je m'intéresse aux éléments en porte-à-faux en titane en haut* ». C'est un travail de réflexion collective comme le sont maintenant tous les projets mondiaux réalisés en *open source*. Donc plateformes communes et des nœuds de compétences.

Il y a déjà plusieurs centaines d'architectes, d'urbanistes, qui veulent participer en disant : « *ça nous sert d'outils de recherche références communes* ». Il y a des petites plaquettes de présentation dans toutes les grandes langues, surtout en chinois, indien, portugais, puisque c'est là que ça se passe. Mais en français aussi. Le programme a donc été lancé. On l'a présenté un peu partout dans le monde. On voit une dizaine d'universités qui seraient partenaires sur un élément-clef, par exemple sur les structures fondamentales, les équilibres purement techniques et mécaniques, d'autres sur l'aspect plus sociologique. Curitiba justement sur la dimension urbaniste, l'Université d'Helsinki elle, plus sur des aspects écolo qu'elle traite bien. Le Caire aussi, etc.

Dans un format *open source*, chacun garde ses droits intellectuels et coopère à un projet commun, comme on participe à Wikipédia ou comme on participe à Mozilla Firefox. C'est la façon dont aujourd'hui les gens travaillent dans le monde entier. On lance la plateforme coopérative au mois d'octobre avec une gouvernance simple et des interfaces simples. Beaucoup de jeunes architectes ont dit : « *Je peux faire au moins un projet, connecter un truc qui est connu, comme ça, ça me permet de me faire connaître* ». Il y a une grande attente des jeunes architectes qui n'ont pas accès à beaucoup de projets, ou de jeunes urbanistes. C'est un projet de réflexion.



Je finis sur une image. Il y a des gens qui achètent des villes complètes. Vous voyez la maquette, immense. Elle est cinq fois plus grande que ça. Ici, vous avez le patron, il a du doré sur son vêtement ; c'est à Abou Dhabi ; c'est quelqu'un qui fait un chèque de 20 milliards pour une ville nouvelle.

Kafka disait : « *Quelque chose qui n'existe pas est quelque chose qu'on n'a pas assez rêvé et que l'on n'a pas assez désiré.* » Si on désire fort, on va faire apparaître sur la maquette les futures villes 3D pour voir si le cheikh serait prêt à faire le chèque pour réaliser le projet. C'est encore très, très préliminaire au niveau des éléments-clefs, mais ils ont l'air assez robustes.

Certains s'interrogent : « *Mais quelqu'un concevrait tout ?* » Non, on envisage, on essaie que ce soit 8 à 12 % d'éléments d'interfaçage. Si vous allez dans une ville pour faire un tour ou quoique ce soit, il y a un Plan d'Occupation des Sols. Il y a besoin que vous vous connectiez aux réseaux, à l'eau, il y a donc des règles. On essaie que les règles soient les minima possibles pour qu'il y ait une très grande liberté. C'est anarchique une ville, chacun fait son bâtiment à un moment donné. Quand l'un est foutu, il en fait un autre. Ça se reproduit comme ça, de proche en proche, pour qu'on ait un équilibre entre vision collective de l'intérêt de vivre ensemble, etc. et extension.

Voilà, présenté à la hache, le projet « Cités collines ».

II. DÉBAT AVEC LA SALLE

André Jean-Marc LOECHEL

Merci beaucoup. Je préside la Fondation des Territoires de Demain. J'ai été effectivement tout à fait heureux d'apprendre votre initiative. Nous sommes en train de songer à un grand lieu de réflexion international sur les territoires de demain ; alors, pourquoi pas le Sénat français ?

Ma question est la suivante : nous sommes en train de terminer un ouvrage sur les cités du futur et pour cela, on a essayé d'interroger des équipes de jeunes, notamment du Sud, sur leur perception de la ville dans une génération, effectivement dans les années 2030. On a dit Projet 2040, mais c'est véritablement ça, à l'échelle d'une génération. On nous a répondu trois choses et j'aurais aimé avoir votre réaction sur cette triple définition que je présenterai très vite.

D'abord la ville, c'est un cluster, c'est la chose qui vient en premier. Évidemment, c'est la projection de l'économie de la connaissance, etc. La ville, c'est un cluster de connaissances, c'est un laboratoire vivant. C'est véritablement le premier point. Nos amis espagnols ont même ajouté : « *C'est Poble Nou* » ; Poble Nou, c'est un quartier de la connaissance à Barcelone. Ils ont ajouté : « *C'est Mataró* », c'est un lieu où l'on fait de la cartographie des connaissances, donc la cartographie des villes, c'est très important. La cartographie des villes pour eux, c'est la cartographie des compétences. C'était la première définition.

La deuxième qu'on peut résumer de façon un peu conceptuelle, mais je vais expliquer, ce sont des synapses de flux informationnels. Ça veut dire quoi ? Ça veut dire que ce pôle de compétences, donc ce pôle d'attractivité des savoirs, ne peut pas fonctionner – ça a été un tout petit peu dit tout à l'heure d'ailleurs – ne peut pas fonctionner sans les autres pôles de compétences. Sans l'autre. Donc une ville qui n'est pas en réseau ne peut pas exister pour eux. C'est véritablement l'incarnation même du réseau, d'où l'expression de « *synapses de flux informationnels* ».

Enfin dernière formulation qui nous est revenue et c'est vraiment très important pour beaucoup d'entre eux et notamment pour le Sud, je pense à notre équipe de Dakar qui l'a très bien formulé en disant : « *La ville, c'est un territoire augmenté* ». Ça veut dire quoi ? On a évoqué aussi la mobilité. On se promène avec des Smartphone. Le Smartphone nous donne quoi ? Il nous donne la réalité augmentée et de la géolocalisation de réalité augmentée. C'est-à-dire : je sais plein de choses en temps réel à partir de la ville, à partir de la rue où je me trouve, à partir de l'endroit où je me trouve. La ville est donc un territoire augmenté.

Ce sont les trois réponses que nous avons eues et j'aurais aimé avoir votre réaction.

Édith HEURGON

Édith Heurgon, prospectiviste.

Je trouve tout à fait passionnant de s'intéresser aux villes d'un point de vue planétaire. Néanmoins, je trouve que, si le Sénat conduit une prospective sur les territoires ruraux demain, on ne peut pas en rester aux villes. Je trouve que ce serait intéressant de sortir de cette ignorance ou de ce débat des villes et des campagnes parce que, finalement, tout ce qui a été dit ici nous donne des tendances lourdes. Moi, qui suis plus modeste, je m'attacherai surtout aux signaux faibles, mais pas dans tous les pays du monde effectivement. Et je dirai que, peut-être y a-t-il une urbanisation à 80 %, mais je m'interrogerai aussi pour savoir où habitent les urbains ? Qui sont les urbains ? Combien de temps habitent-ils les villes ? Dans certains endroits, en tout cas en France, on vit plutôt un exode urbain.

Je suis frappée – ceux qui savent que j'ai travaillé à la RATP trouveront normal que j'évoque cela –, qu'on parle si peu des mobilités. Je trouve intéressant de voir qu'il y a des villes, mais où sont les gens des villes ? Ils sont à la campagne. C'est très bien de faire des villes denses, mais ce n'est pas nécessairement un élément de développement durable. Peut-être qu'on va diminuer les déplacements domicile-travail pendant la journée, mais dès qu'on va avoir le week-end ou les vacances, on va aller le plus loin possible. D'où la nécessité, me semble-t-il, de penser à la fois et de rompre ce qui est en France une superbe ignorance, voire une bagarre, entre les villes et les campagnes.

J'ai fait des colloques à Cerisy sur la haine de la ville. Je crois que, aujourd'hui, l'ennemi, si on parle en termes de développement durable – vous l'avez dit les uns les autres –, c'est plutôt l'étalement urbain et que pour vaincre les problèmes de l'étalement urbain, il faut trouver une nouvelle alliance des villes et des campagnes. J'oserai dire et j'essaie de définir le développement durable, ou plutôt l'aménagement plus durable, des territoires comme la capacité à articuler la prise en compte des individus en tant que sujets dans leur mode de vie dans leur capacité d'autonomie et le niveau de la planète. Et que les villes sont essentielles, mais que ce n'est qu'un des éléments de ces coopérations qu'il faut développer dans le temps entre les capacités des personnes, les gens, et les enjeux planétaires.

Je trouve que le Sénat est extrêmement bien placé pour penser ces formes d'articulation.

Jean-Pierre SUEUR

Il est sur une colline.

Édith HEURGON

Je suis à votre disposition. D'ailleurs, on a beaucoup travaillé avec l'Institut national de la recherche agronomique (INRA) sur des scénarios de nouvelles ruralités parce que, effectivement, nous avons tous des modes de vie urbains, mais aussi parce que nous habiterons peut-être de moins en moins les

villes. Et contrairement à beaucoup de choses qui ont été dites et qui sont majoritaires, je ne suis pas sûre que, aujourd'hui, la modernité soit dans les villes. Je pense qu'il y a des tas de capacités d'innovation, numérique aidant ou autre chose, qui peuvent très bien se faire dans d'autres territoires. Je pense qu'un des rôles de la prospective c'est de remettre à jour les concepts. Et vraiment, cette problématique – Julien l'a bien dit – la façon dont on parle de l'urbain ou du rural, ça veut dire quoi aujourd'hui ?

Jean-Pierre SUEUR

Merci Édith. Une des questions est en effet de savoir si on appartient à une seule ville. Il y a beaucoup de gens qui, de plus en plus, sont les usagers, les habitants, les citoyens de plusieurs villes. Par exemple, les parlementaires sont tous à Paris mais sont tous ailleurs. Je dis les parlementaires, mais nous ne sommes pas les seuls, loin de là !

Et puis une autre question, j'en profite ! Dans vos trois exposés, ça m'a frappé, la question du virtuel n'a pas été posée. Le fait qu'il y ait de l'informatique partout, Internet, etc. est-ce que cela aura de l'effet sur la ville du futur ou est-ce un phénomène tout à fait marginal ?

Guillaume POIRET

Guillaume Poiret, je suis géographe.

Je travaille sur les villes d'Amérique du Nord en général. Mais c'est vrai que là, je suis assez intéressé parce que d'une part, dans vos exposés, on voit bien qu'il y a un point qui est essentiel, c'est que les villes vont évoluer mais elles ne vont pas évoluer de la même manière. Les villes du Nord notamment vont connaître ce qu'on appelle le vieillissement et aussi accessoirement un déclin démographique et c'est important pour beaucoup de villes. Ça commence déjà. Montréal commence à connaître un déclin démographique qu'il faut gérer. Il faut aussi gérer le fait que vous allez avoir de plus en plus de zones de friches. Les villes du Sud, elles, vont augmenter et accessoirement, elles vont rester jeunes. Il y a quand même une évolution sensiblement différente suivant la ville où vous habitez. Je travaille sur Toronto. C'est une ville assez particulière. Elle prend 120 000 habitants en cinq ans. Effectivement, elle n'est pas concernée pour l'instant. Mais ce n'est pas le cas pour la plupart des villes d'Amérique du Nord qui commencent à connaître un déclin.

L'autre point – Monsieur Sueur l'a rappelé à juste titre – la ville est quand même née du fait que, progressivement, elle s'est étalée. Cet étalement dépendait quand même du fait qu'on pouvait circuler facilement, car il y avait le pétrole bon marché. Qu'est-ce qui se passe quand, dans vingt ans grosso modo, on n'aura plus de pétrole ou quand le pétrole va devenir cher ? C'est un élément auquel on réfléchit extrêmement peu, mais cet étalement urbain, cette forte mobilité dépend du fait qu'à l'heure actuelle, on peut prendre notre véhicule à un coût très faible. On a vu que le litre de pétrole est arrivé à 1,5 euro, ce qui n'est pour l'instant pas très cher, il peut devenir beaucoup plus

cher. J'ai vu une étude d'un économiste bruxellois qui expliquait qu'un jour, il serait à 3 euros. Il expliquait aussi quelles conséquences cela aurait sur l'agriculture, parce qu'on oublie ces conséquences-là.

Que se passe-t-il quand le fait de faire fonctionner une machine agricole va coûter de plus en plus cher ? Il va falloir faire des choix de mobilité et des choix d'usage du pétrole. A ce moment-là, il y a une partie de la ville qui va nécessairement se concentrer parce qu'on ne pourra plus assumer une partie de cet étalement urbain. On va donc devoir resserrer parce que la mobilité qui définit la ville va devoir évoluer avec et qu'une partie de ces zones étalées ne pourront pas être desservies par des transports en commun parce que ce n'est pas rentable. Comment s'habituer à ça et comment les villes du Sud qui connaissent aussi ce phénomène d'étalement urbain, comment s'habituent-elles à ça ?

Au Canada, ils sont en train d'y réfléchir, ça leur prendra du temps mais ils sont en train d'agir. L'Ontario a lancé *places to grow* qui traduit l'idée de densifier de plus en plus les centres villes à partir de centres existants parce qu'ils ont bien compris que l'étalement – Toronto, à l'heure actuelle, c'est à peu près la dimension de la région parisienne pour 5 millions de personnes – ils se rendent bien compte qu'ils ne pourront pas continuer des années comme ça et qu'ils sont en plus en train de gaspiller la terre. Donc ils sont en train de recentrer. Comment fait-on cette évolution-là et comment l'accompagne-t-on également ? C'est un point qui, politiquement, est assez important.

Frédéric LEFEVRE

Frédéric Lefevre, architecte et membre actif de « Prospective 2100 » que préside Thierry Gaudin, auteur du livre du même nom.

J'ai fortement et positivement réagi à la remarque de Madame tout à l'heure. Il faudrait aussi mener, pour comprendre la ville, une prospective de la campagne. La campagne est à l'origine de la ville, elle est sa ressource alimentaire et minière, même si les tracteurs arrivent à Paris pour rappeler effectivement qu'ils sont aussi à l'origine de notre abondance et de notre confort. Cette prospective doit être menée parce que nous sommes en train d'arriver à un moment de notre réflexion, à Prospective 2100, où nous pensons que la solution à la ville, c'est la campagne, c'est le respect de la campagne et c'est son étude particulièrement poussée qui va nous amener à revoir la campagne.

Et pourquoi ? La croissance démographique est un énorme problème et tout ce que vous avez annoncé aujourd'hui présuppose une croissance constante. Parce qu'il y a croissance de la ville, donc il faut densifier. Or les modèles aujourd'hui nous montrent que nous aurons un pic de croissance démographique qui va en 2050 atteindre les 9 milliards, 9 milliards et demi – les experts se battent pour les centaines de millions qui manquent – et une décroissance ensuite. Lorsque nous aurons réfléchi jusqu'à 2050, c'est-à-dire même pas le temps de faire ces villes, nous allons avoir des villes trop grandes

pour accueillir une population qui va diminuer. Je voulais vous demander si, à horizon 2100, a été étudié en prévision ce type de scénario ?

Patrice DUNOYER DE SEGONZAC

Patrice Dunoyer de Segonzac, Association des Consultants en Aménagement et Développement.

Il se trouve qu'il y a deux ans, nous avons travaillé sur cette question-là : la ville en 2040. La question que je voudrais poser est la suivante : est-ce qu'en utilisant le même terme qui est évidemment une facilité, tout le monde le partage, est-ce qu'en utilisant le même terme de « ville » pour parler de villes de pays développés, de la France, etc., de villes dans des pays en plein développement comme l'Inde ou la Chine surtout et de villes – je ne sais pas trop qualifier – de l'Afrique, est-ce qu'on peut s'entendre alors qu'on est en train de désigner des choses qui sont extraordinairement différentes ? Faute de mieux, on utilise ce terme, mais en réalité, la ville de 2040 dans les pays développés, c'est celle qu'on voit aujourd'hui, rien d'autre.

Ce n'est pas la peine de fantasmer sur des pics et sur de gigantesques fourchettes, des doigts couronnés d'une coupole. Ce n'est pas vrai. Ça n'existera nulle part dans les pays développés et ça n'a pas de sens d'ailleurs. En revanche, si l'on parle de la ville dans un pays comme la Chine, il y aura place probablement pour des quantités de formes. Et dans l'état actuel des choses, ce qui est assez frappant quand on regarde les villes chinoises, c'est qu'il y a une espèce d'uniformité des villes qui la constituent, c'est assez peu divers, c'est assez peu varié, ce qui est la caractéristique des villes nouvelles.

Enfin, quand on parle des villes africaines, l'Afrique est le seul continent au monde qui continuera de se développer démographiquement ; partout ailleurs la transition démographique est passée et par conséquent on ira, en effet, à terme - mais à terme quand même - d'une quarantaine d'années, vers la décroissance. En Afrique ce n'est pas ça. En Afrique, il y aura à échéance de quarante ou cinquante ans infiniment plus de population qu'il n'y en a aujourd'hui. Donc ce problème des villes va se poser dans des termes complètement différents. Peut-être effectivement faudrait-il affiner un peu le terme de ville et utiliser des formulations un peu différentes selon les situations dans lesquelles on se trouve.

Jacques AMAURY

Jacques Amaury, je me présente comme habitant.

En regardant toutes ces diapositives – il m'est venu un vers de Verlaine qui nous rappelle, c'est vrai qu'il avait quelques ennuis avec Haussmann, que les villes se transforment, hélas, plus vite que le cœur.

Jean-Pierre SUEUR

Je vais demander à chacun de nos orateurs s'il veut bien apporter sa réaction en environ quatre à cinq minutes pour que nous tenions notre délai. Monsieur Damon ?

Julien DAMON

Quatre minutes et trois remarques.

La première remarque, c'est que nos propos sont nécessairement globalisants, puisque le sujet qui nous occupe porte sur un monde d'hétérogénéité. D'ailleurs, je vais faire une petite citation savante d'un auteur extrêmement rigolo – qui pourtant n'était pas féru de jeux de mots, c'était Aristote, et je parle sous le contrôle de spécialistes qui doivent connaître cette citation par cœur, que je ne ferai quand même pas en grec – : « *La cité a dans sa nature d'être multiplicité.* » Donc ce que je vais vous dire est globalisant, et ce ne sera pas vrai à Courbevoie, à Dakar, à São Paulo, à Paris et à Pleumeur-Bodou.

Globalement, à l'échelle des chiffres dont on dispose et qui sont de plus en plus solides même s'ils peuvent être discutés, la croissance urbaine est à 60 % naturelle. Qu'est-ce que ça veut dire ? Cela veut dire que c'est la démographie dans les villes qui explique la naissance des enfants. En clair, c'est l'augmentation de l'espérance de vie qui explique l'augmentation du nombre des urbains. L'exode rural, compensé en France en partie par cet exode urbain qu'on met un petit peu en lumière, n'est pas ce qui nourrit fondamentalement l'expansion des villes. Et ce qui nourrit cette expansion, c'est la « *périurbanisation.* » Mais celle-ci ne sera pas infinie, car il y a des limites et des frontières naturelles à cette expansion.

Ma deuxième remarque, toujours sur les chiffres et les projections tient au fait qu'il y a plusieurs horizons de prospective : 2050, 2100 et pourquoi pas 2300. Ce n'est pas mal. Parce que à 2050, on a de grandes chances, même si le cœur s'éteint plus vite que les villes ou le contraire, pardon, je ne me rappelle plus du vers, mais, à 2050, on a toutes les chances de voir si ce qu'on a raconté ce matin tenait debout. 2300 permet de dire n'importe quoi, on est tranquille ! En tout état de cause, je pense que ce que vous avez souligné n'est pas valable globalement, c'est-à-dire qu'on n'est pas en train de construire des villes qui seront vides en 2050. Je suis absolument convaincu du contraire. Même à l'horizon 2100, pour tout dire. Car, admettons qu'on est certain à 90 % de la projection à dix ans, qu'on est sûr à 80 % de la projection à vingt ans, etc. à 2100, on peut parler de 6 milliards d'humains, comme on peut parler de 40 milliards, avec, à mon avis, la même solidité. L'inertie historique fait que la population mondiale a toujours augmenté. Le scénario moyen ONU est à 9 milliards d'habitants en 2050 et à 9 milliards en 2300. On est tranquille. Par rapport à ça, sur le temps de la prospective, il y a la ville demain, il y a la ville après-demain – c'est ce qui fait nous rejoindre aujourd'hui – mais à 2300, qui est après, après, après-demain, nous sommes en pleine conjecture.

Enfin sur la question d'Internet, il y a eu un débat franco-françouillard dans les cercles intellectuels, quand, à partir du milieu des années 90, on a pu dire que la ville était morte. Cela ne signifiait pas que nous vivions dans des villes mortes ; cela signifiait que la diversité de la ville s'était

atténuée derrière ce qu'on a appelé « *l'urbain généralisé* » qui, d'ailleurs, a mis fin à la coupure campagne-ville, au sens où nous vivons de plus en plus de la même manière parce que nous sommes de plus en plus interconnectés par nos outils. Mais ceci ne veut absolument pas dire que les phénomènes d'agglomérations vont disparaître. Au contraire, même. Voyez les métiers qui pourraient nous permettre de tous vivre à la campagne : par exemple, la finance. Nous boursicoterions tous dans notre coin plus ou moins heureusement. On imaginerait que ceci pourrait être dispersé de manière équitable sur le territoire. Pas du tout. Comme désormais les outils informatiques nécessaires pour pouvoir donner les ordres ça passe à la nanoseconde, il faut même que les ordinateurs soient les plus proches possible afin de gagner quelques miettes d'euros multipliées par des milliards. L'Internet nous permet donc de vivre de manière plus connectée, mais ceci n'empêche pas que nous serons amenés à être de plus en plus concentrés.

Jacques DE COURSON

Deux mots pour essayer de répondre à nos interpellateurs.

J'ai envie de poser une question iconoclaste parce qu'elle est fondamentale dans notre débat : « *Faut-il urbaniser la Terre ?* » Faut-il maîtriser le développement de l'urbanisation qui actuellement dans un certain nombre de pays s'étale, s'étend, se diversifie, se multiplie et finit par angoisser les habitants eux-mêmes, ce qu'a fait la Chine et ce qu'ont fait un certain nombre de pays très urbanisés, même dans les pays développés ? Je crois que c'est une question philosophique qui a toujours intéressé les princes, les artistes et les intellectuels, en commençant par la Tour de Babel. Sur ce point, je crois que les présentations de Monsieur Giget nous donnent à réfléchir. **Est-ce que la ville est l'avenir de l'homme ? Première question fondamentale.**

Deuxième constat. **La démographie est la seule chose qui, en matière de prospective, soit à peu près solide.** Nul ne sait de quoi l'avenir sera fait. Mais en gros, on sait que les habitants de la Terre sont là encore pour quelques années et qu'ils continueront à faire des enfants. Et que, en gros, on sait de façon quasi-certaine que les villes développées – et surtout surdéveloppées – risquent de plafonner et, pour certaines, de diminuer. Les déclinologues à la mode s'en félicitent pour certains ; mais en revanche, ce dont on est à peu près sûr, pour des raisons non seulement démographiques, mais aussi culturelles et économiques, c'est que les villes des pays du Sud vont continuer à se multiplier et à s'étendre. Et ça, partout dans le monde et selon des formes et des schémas – c'est ma troisième réflexion – qui vont être dans tous les cas surprenants.

Ce qui m'a beaucoup frappé en travaillant avec des urbanistes des pays du Sud est qu'ils ont beaucoup de mal à concevoir leur ville du futur. C'est ça qui est grave. Quand vous interrogez les Chinois, quand vous interrogez les Brésiliens, quand vous interrogez les Africains, ils n'ont que deux choses en tête parce que c'est leur lecture et leur culture. Ils ont la ville

existante, qu'ils connaissent et dont ils savent qu'elle résiste au temps, au climat, aux mœurs et à la vie des affaires et qu'elle résiste à la vie sociale. Il y a des lieux où la vie sociale est plus concentrée qu'ailleurs. Jean-Marie Dutilheul, le patron d'AREP, disait : « *La gare, c'est l'endroit où l'on s'embrasse le plus.* » Il faut bien des lieux dans les villes où l'on s'embrasse, où l'on se connait, où l'on se rencontre. Par parenthèse d'ailleurs, la mendicité et la prostitution sont les activités les plus importantes du Sud. Chacun le sait. Donc on peut imaginer des villes limitées, denses, structurées, organisées, modernes, flexibles. Mais ce n'est pas le cas et à mon sens les villes du Sud vont continuer à s'étendre et à se mélanger.

Quant à la question d'Édith Heurion, je crois qu'on va vers une rupture de la séparation ville-campagne. On est là sur un concept qui date d'il y a deux siècles, sur lequel on a vécu longtemps et je pense qu'on va vers des ensembles urbains ruraux de très grande dimension autour de la plupart des très grandes villes actuelles. Regardez Tokyo, regardez Shanghai, regardez Mexico, regardez São Paulo, c'est dans cette direction que l'on va. On gardera quelques bourgs et quelques villes de campagne, bien sûr. Mais pour l'essentiel, la vie moderne sera organisée autour de très grandes cités, de *mégacités*. On citait François Ascher tout à l'heure, il a écrit un livre tout à fait exceptionnel à l'époque, « *Megalopolis* », qui est je crois le résumé de ce que ce très grand penseur des villes a pu dire.

Marc GIGET

Sur le fait que ce n'est pas le même problème au Sud qu'au Nord, c'est vrai. Mulhouse avait 100 000 personnes en 1900, São Paulo aussi. Sauf qu'aujourd'hui, Mulhouse a toujours 100 000 personnes, enfin à peu près, et São Paulo en a 20 millions. Vous avez montré qu'il y a 1,5 milliard de personnes qui vivent dans des bidonvilles et je dirais qu'il y a des pays qui ont commencé à baisser leur population, comme l'Allemagne, la Russie, etc. Mais ce n'est pas le cas de beaucoup de pays. Les estimations les plus communes c'est plus 2 milliards sur les trente ans qui viennent ; on va ainsi passer de 7 à 9 milliards d'habitants. Et c'est au même endroit que cela va se passer. Et il y a plein de gens mal logés.

Il y a donc un vrai besoin de nouveaux logements. Même en France, on dit qu'on manque de logements sociaux, on n'en a pas assez construit. Il ne faut pas croire qu'on est dans une période où il y aura plein de maisons vides. Pas tout de suite, en tout cas. On peut avoir de vieilles villes qui deviennent un peu des musées comme Venise. Le risque de Paris intra-muros est de devenir Venise ou Florence. Ce serait ça le risque. C'est un point. Il y a donc un vrai besoin de villes et d'extension dans des pays neufs qui ont en plus maintenant les moyens. Ce n'est pas pour rien que nos architectes vont là-bas plutôt qu'ici. Ici, c'est plus limité comme opportunités, parce que c'est plus stable, encore que la France a pris 10 millions d'habitants en trente ans, quand même. Ça reste un défi de loger tout le monde.

L'aspect des réseaux, c'est une question fondamentale quand il y a rassemblement des villes. Est-ce que le réseau ne rend plus nécessaire la ville, puisqu'on peut se rencontrer sur Internet en permanence ? En fait, ce n'est pas vrai. La rencontre physique est fondamentale entre les talents. Par exemple, les deux villes les plus dynamiques actuellement quand vous prenez les analyses multicritères – on sait qu'il y en a plein – mais où vraiment les gens se retrouvent, sont branchés, bougent, en Europe du Nord, c'est Helsinki et en Europe du Sud, c'est Barcelone. Toutes font de la prospective. Le plan 2050 d'Helsinki est exceptionnel. Tous les gens participent. On dit : mais pourquoi mettre si loin ? Mettre loin a un avantage. Si on ne met pas loin, on voit comment on va transformer le périphérique, comment on va transformer un quartier. Quand on voit aussi loin, on dit : quel est l'idéal vers lequel on voudrait arriver ? On part donc vers un idéal. Et on dit : peut-on commencer à le construire aujourd'hui ? On inverse les choses. C'est pour ça.

Curitiba vient de faire son plan 2030. Excellent travail de réflexion collective. Et ces deux villes sont un peu en dehors des grands réseaux qui structurent l'Europe. Elles ne sont pas dans le réseau 100 mégabits, elles sont connectées évidemment, mais il y a un lieu de pause et de réflexion. Il y en a qui sont obsédés par le fait que passent des autoroutes au milieu de chez eux, de l'info, de tout ce que vous voulez, à une grande vitesse. Il y a toujours un risque, c'est que ça passe et que ça ne s'arrête pas. Ce sont des lieux de passage, c'est un peu comme quand on a mis les trains au XIXème, les gens ont fini par prendre un aller simple pour Paris et après, on a fermé la gare.

Je dirais que la connexion n'empêche pas la rencontre physique. Le centre-ville et toute la génération montante est assez urbaine. Elle aime la ville, elle aime se rencontrer dans la ville, elle aime échanger. Même dans les campagnes, les gens aiment aller au marché dans la ville. La ville pulse. Ce n'est pas seulement permanent. Ce sont les gens qui vont et qui reviennent parce qu'ils vont vendre à la ville, etc. Je ne vois pas de disparition de la ville, en aucun cas. Et la campagne a besoin de ville, et inversement, sinon on ne vend pas ses produits et les autres sont affamés, donc le débat est assez clair. J'ai fini.

Jean-Pierre SUEUR

Merci à nos trois intervenants de la première table ronde. On peut les applaudir. Nous allons demander aux trois intervenants de la seconde qui sont Antoine Grumbach, Pierre Veltz et Louis Moutard, de venir maintenant. Entre-temps, on va vous passer un petit film pour assurer un temps de respiration. C'est très important, la respiration dans la ville...

III. DEUXIÈME TABLE RONDE : LA RÉPONSE DES URBANISTES

Jean-Pierre SUEUR

Ce film a été réalisé par des étudiants de master de l'École des Ponts, dans le cadre des ateliers qui rassemblent les étudiants des formations d'urbanisme de la Région Ile-de-France. Vous avez bien vu qu'il représente les enjeux d'un projet de programmation urbaine pour la Croix-de-Berny.

Je vais demander à Antoine Grumbach, qui, comme chacun le sait, est urbaniste, architecte et qui a joué un rôle très important, notamment par rapport au projet du Grand Paris, à Pierre Veltz, qui est Directeur général de l'Établissement public de Saclay, et à Louis Moutard de venir prendre place.

J'ai les excuses de Jean-Marie Dutilheul qui m'a encore téléphoné hier. Jean-Marie Dutilheul avait prévu de venir, bien sûr, mais il a été requis par Monsieur le Président de la République pour se rendre en Chine. Il est donc à Shanghai et il a préparé son discours, son propos, avec Louis Moutard qui est le Directeur de l'aménagement urbain de l'AREP. Vous allez parler à deux voix, en quelque sorte.

A. ANTOINE GRUMBACH, URBANISTE, ARCHITECTE, AGENCE ANTOINE GRUMBACH ET ASSOCIÉS (AGA) : PENSER LES VILLES DU FUTUR : UTOPIES OU RÉALITÉS ?

Je vous parlerai un petit peu du Grand Paris tout à l'heure. Ce qui m'intéresse avant tout, c'est la réflexion sur la question autour de laquelle tout le monde tourne. C'est la question du : « **Comment vivre ensemble ?** ». Pas tellement la question des villes, parce que la question des villes est pour moi derrière nous. Les villes ont été une production très précise à un moment donné. Le néologisme François Choel l'a très bien montré : aujourd'hui la question c'est aussi celle que François Ascher a beaucoup développée : c'est celle des métropoles, des mégapoles, des grands ensembles.

La question que je me pose très profondément c'est que, aujourd'hui, **le territoire est organisé** avec des infrastructures, avec de l'urbanisme diffus, avec les campagnes, avec des centralités, avec de la densité et que personne n'a d'intelligence et de représentation de cette forme d'occupation du territoire. On est là quelque part dans un blanc. Ça existe, ça marche. Toutes les pensées de l'urbanisme qui ont été initiées au XIXème siècle sont totalement incapables de saisir cette complexité. Non seulement de saisir mais de l'agir parce que si vous voulez toutes les pensées urbanistiques qui continuent à nous accompagner présupposent d'une idéalité de l'achèvement. On fait un plan et on va l'achever. Or là, je crois que ce qu'il y a de passionnant avec la grande échelle du territoire et leur forme c'est qu'elles sont dans l'inachèvement perpétuel.

Une ville finie, c'est une ville morte. Le quartier fini, on termine la zone d'aménagement concerté (ZAC) et on délivre le certificat d'achèvement

de la ZAC. Tous les outils que l'on a pour pouvoir régler le développement des grands aménagements sont un peu marqués par cette idée de l'achèvement, alors qu'on est confronté à quelque chose qui est extrêmement intéressant parce qu'en cohérence totale avec toute la pensée et la recherche scientifiques après le positivisme du XIXème siècle.

Aujourd'hui, si vous regardez les réflexions en mathématiques, les réflexions sur la biologie, les réflexions sur les gens qui travaillent sur les questions climatiques, on est obligé de se pencher sur des objets, non pas pour essayer de les réduire comme on l'a fait avec toute la pensée scientifique du XIXème siècle, le positivisme, mais au contraire pour considérer qu'on travaille sur des ensembles – la biologie en est véritablement un exemple – qui sont en évolution permanente, que l'on ne peut pas saisir. On ne peut même pas les saisir un temps T parce que les choses évoluent en permanence et qu'on doit agir sur quelque chose qui bouge sans cesse. Aujourd'hui, la question qui nous est posée est donc : **comment agir et comment réfléchir pour agir sur ces grandes métropoles ?**

Je m'interroge sur comment créer aussi une représentation de cet ensemble absolument phénoménal de la maison individuelle. Tout à l'heure, des conférenciers l'ont dit : les urbains sont dans les maisons individuelles, dans les campagnes. Quand on réfléchit sur la question du vivre ensemble, c'est vrai qu'on réfléchit aussi sur des fondamentaux philosophiques. Tout à l'heure, on a rappelé cette phrase d'Aristote qui est très importante. C'est vrai qu'on a besoin aussi de réfléchir à travers l'expérience humaine, à travers l'histoire de l'humanité.

Qu'est-ce qui a été le plus intéressant dans cette forme de permanence un peu braudélienne, si vous voulez ? On voit qu'il y a quelques formes qui sont extrêmement intéressantes dans leur persistance. Quelles sont-elles ? Ce n'est pas une forme au sens matériel des choses, mais c'est l'idée que, **pour vivre ensemble, il faut qu'il y ait un espace commun**. Les philosophes grecs l'ont bien dit : vivre ensemble – le fondement de la démocratie grecque –, c'est la ville. Parce que la ville vous apprend qu'il y a des lois et parce qu'il y a un espace public qui doit être respecté.

Or aujourd'hui, on voit que **ce qui tient dans les grandes structures, c'est quelque chose de l'ordre de l'espace public**. Aujourd'hui, c'est diffusé dans bien autre chose que simplement les rues ; c'est diffusé dans les systèmes de transport collectif, c'est diffusé dans les services de l'eau, c'est diffusé dans les télécommunications. C'est-à-dire qu'il y a une complexification totale de tout ce que sont les services publics, depuis la rue, depuis les jardins publics, jusqu'aux éléments les plus sophistiqués qui sont liés aux nouvelles techniques de communication. Ce qui est difficile quand on réfléchit à l'aménagement des grandes métropoles et à l'organisation des villes, c'est d'arriver à saisir ce système qui est fait d'une foule de spécialités.

Or aujourd'hui, **la ville, les métropoles, les grands territoires continuent à se constituer par des logiques autonomes et séparées**. Les

gens qui font les trains, ils étudient la voie et ils n'étudient pas ce qui se passe autour de la gare qu'ils vont créer. On voit dans les expériences des pays asiatiques des choses nouvelles. Par exemple, lorsqu'on fait une ligne de chemin de fer, on sait qu'elle va créer de la valeur ; donc les gens qui font des lignes de chemin de fer, à Hongkong par exemple, en Chine aussi, ce sont les gens qui sont aussi les aménageurs et qui construisent les quartiers, les centres commerciaux. On commence à mélanger un peu différents systèmes.

La plus grande tâche est de savoir comment on va recommencer à penser ensemble d'une façon beaucoup plus systémique en posant aussi la question de ce qu'est l'espace public. Que ce soit Hannah Arendt, que ce soit Vernant ou Fernand Braudel, tous ont estimé que ce qui importe dans ces grands territoires – tout à l'heure c'était clairement explicite – c'est sans conteste la question du service public minimum. C'est quelque chose de fondamental pour repenser la grande métropole.

C'est vrai aussi – je le vois dans mon métier – par rapport à mes études que j'ai terminées en 1967. Les outils dont on dispose aujourd'hui nous donnent des pouvoirs exponentiels par rapport à ce qu'on avait alors. Parce que, aujourd'hui, on est capables de saisir des réalités complexes grâce à l'informatique. On peut penser à la fois le local, le micro-local, le trottoir et en même temps la grande échelle territoriale de plusieurs centaines de kilomètres et un espace-temps et l'espace de la mondialisation en un clic. Toutes les informations sont disponibles. On a des outils qui nous permettent de repenser la géographie, l'économie, les conditions de la vie collective beaucoup plus facilement qu'on ne pouvait le faire avant quand il fallait se battre pour avoir une photo aérienne, courir pour chercher des tonnes de livres pour trouver des statistiques économiques. On est assisté aujourd'hui par des outils qui nous permettent de penser cette complexité.

Il y a quelqu'un que j'aime beaucoup, un philosophe qui s'appelle Simondon et qui a écrit « *Le mode d'existence des objets techniques* ». Il raconte que l'invention a toujours été le résultat à travers l'histoire de l'articulation de deux systèmes antagonistes. C'est-à-dire que, tout d'un coup, il faut résoudre une question avec des moyens qui n'ont rien à voir avec la question. Il dit par exemple, que, pour le carter, il fallait créer une explosion ; il fallait aussi résister et faire en sorte que la chaleur soit le plus rapidement évacuée. Les ailettes autour du carter ont réglé le problème de l'explosion et créé en même temps une surface de contact.

Aujourd'hui, dans la complexité des problèmes qu'il y a à résoudre, avec les problèmes de la mobilité, de l'agriculture, du plan carbone, des problèmes de condition d'habitat, de l'exclusion sociale, des problèmes des mutations industrielles, - toutes ces choses qui fonctionnent séparément -, je pense qu'on va arriver à trouver des solutions d'une façon plus intelligente en cessant de penser de manière fractionnée. Je vous rappelle que la séparation a été à l'origine de ce qui est pour moi la plus grande crise de l'histoire de l'urbanisme et de l'histoire des villes – qui est la base même de la Charte d'Athènes –, c'est-à-dire la séparation entre habiter, travailler, et circuler.

Tous les grands ensembles, ceux de Paris comme ceux qui sont en Chine – il se trouve que je travaille en Chine – sont des catastrophes. C'est Sarcelles multiplié par cent. Bien sûr, il y a trois ou quatre écocités. Avec la création de grands ensembles en dehors des villes, source d'exclusion sociale, la Chine est en train d'accumuler les problèmes que nous tentons de résoudre aujourd'hui.

Pour moi, **la ville de demain, la ville de 2050, est déjà là.** Elle ne sera pas autrement. Il y aura bien sûr des objets architecturaux fantastiques, merveilleux, etc. Mais dans sa structure générale, elle est là et elle n'est pas faite seulement d'une réflexion sur la densité, elle est faite aussi sur la réflexion de la fin de l'opposition entre la ville et la nature pour des raisons très simples ; par exemple, dans le cadre du travail qu'on a fait sur l'après-Kyoto, la nécessité absolue de penser la proximité agricole pour des raisons très simples de plan carbone. Si l'on continue à acheter des tomates en Afrique du Sud, on ne pourra plus se les payer. Les gens ont maintenant envie de savoir d'où viennent les produits pour des raisons de sécurité alimentaire. Ça veut dire que, aujourd'hui, la ville et la nature, les limites de la ville et l'agriculture maraîchère doivent être intégrées dans le processus de réflexion sur la ville. D'ailleurs, les dix équipes qui ont travaillé sur le Grand Paris ont toutes été préoccupées par la problématique des relations entre les grandes formes métropolitaines et la question agricole.

Je ne suis pas d'accord avec l'idée que l'utopie est la solution. Il y a quand même eu une révolution philosophique importante qui nous a montré que l'utopie c'est l'enfermement. Pour les utopistes, on pense tout - Fourier en est l'exemple - de la façon de moucher ses enfants jusqu'à la façon de construire des villes. En revanche, l'utopie concrète, c'est-à-dire partir du réel, partir d'une situation et voir la façon dont ça peut évoluer parce qu'on n'est pas condamné à une situation, **l'utopie concrète est très importante.** Mais l'utopie que je refuse totalement, c'est celle qui s'est terminée avec la chute du mur de Berlin, l'utopie sociale dans laquelle la forme des villes pourrait être une expression de leur liberté. L'utopie politique a pris sa claque avec la chute du mur de Berlin. Or, toute la production urbaine, du début du XXème siècle jusqu'aux années 60, a été prise dans cette espèce de logique folle d'une utopie de faire la ville ailleurs que dans la ville.

Il n'est plus question de villes nouvelles. **Une ville nouvelle, c'est maintenant une absurdité.** Aujourd'hui, il faut faire avec ce qui est là et réfléchir à la façon dont on va transformer cet existant. **On n'est plus dans une culture de la fondation ou dans une culture de l'idéalité. On est dans une culture de la transformation.** C'est le cas par exemple des grands espaces conquis sur la campagne où on a construit les *Lewis Towns* aux Etats-Unis ; la question actuelle est celle de leur transformation, de leur mutation, et de leur évolution, notamment des centres commerciaux ou des autoroutes, qui seront utilisées pour les transports collectifs.

J'ai envie de dire aussi que **la culture de la transformation est à tous les niveaux** : au niveau macro comme au niveau micro. Au niveau micro,

je vais vous donner un exemple. Tout le monde parle de la crise de l'énergie. Si on réfléchit très sereinement sur l'évolution des technologies du développement durable, on arrive – beaucoup d'experts avec qui je travaille le montrent – à ce que l'on appelle une électrogénéité, c'est-à-dire la possibilité pour la maison individuelle perdue dans la nature de produire plus d'électricité qu'elle ne peut en consommer. Avec des véhicules électriques, elle va stocker l'électricité dans la voiture. Tous les problèmes de l'assainissement, qui exigent actuellement des kilomètres de tuyaux, seront bientôt, résolus parce qu'on peut faire de l'assainissement local grâce au recyclage de l'eau pour quelques maisons, voire même une seule maison.

Le pétrole sera très utile comme matériau pour l'industrie pétrochimique et pour la fabrication de nouveaux matériaux de construction à base de plastiques. Les Israéliens viennent de sortir des systèmes de façade en plastique qui sont transparentes et qui sont complètement isolantes. Cette découverte va complètement révolutionner l'habitat avec l'idée que, pour résoudre les problèmes thermiques, il faut faire de toutes petites fenêtres alors que demain, on pourra être totalement éclairé tout en étant bien plus isolé thermiquement. Les évolutions technologiques vont modifier les choses sur le bâti comme sur l'organisation de l'espace.

J'ai été enseignant à Toronto quand je suis sorti de l'école dans les années 1968-1969 ; à l'époque on construisait des dizaines de tours au bord du lac. Je retourne assez souvent à Toronto où j'ai beaucoup d'amis et qu'est-ce que je vois ? Ces tours ont totalement changé. Pourquoi ? Parce que les tours de tertiaire sont aujourd'hui à moitié ou aux trois quarts remplies par des logements. Parce que les grandes compagnies ont réduit considérablement leur espace de bureaux à cause de la domotique – le travail à la maison –. Les banlieues de Toronto, qui étaient absolument sinistrées parce que les gens partaient à 6 heures du matin et rentraient tard le soir, sont maintenant des endroits où les gens travaillent beaucoup chez eux ; elles sont devenues des lieux de sociabilité avec des clubs de tennis, des cafés et des bureaux dans les garages. Il n'y a plus maintenant dans la ville cette mono fonctionnalité des quartiers tertiaires.

Pourquoi pas demain la même chose à La Défense ? Malheureusement parce que, à La Défense, aujourd'hui, les immeubles doivent respecter les règles de la sécurité des personnes. Aux Etats-Unis, on sécurise les bâtiments. De ce fait, on est obligé en France de séparer les gens qui dorment des gens qui travaillent ; on ne peut pas mélanger dans les tours de La Défense des logements et des bureaux dans leur état actuel. Ce serait très compliqué de les changer. Alors que, aux États-Unis, du fait de la sécurité des bâtiments qui sont « *sprinklés* » à 3,50 m sous plafond, les éléments permettant la mutation des immeubles de bureau existent, ce qui peut être essentiel pour l'avenir des villes. D'où la nécessité de se préoccuper de la très grande échelle mais aussi de la micro échelle qui permet une évolution et une transformation des bâtiments existants.

L'autre chose qui me paraît aussi essentielle dans la réflexion sur la forme des villes, du fait de la dialectique des contraintes, c'est le fait que, **dans les villes, les endroits qui sont les plus négatifs deviennent souvent les endroits par lesquels les villes ou les métropoles se redéfinissent.** Les emprises ferroviaires, les trémis d'autoroute, les grands territoires industriels en déshérence deviennent, dans les pays du Nord comme dans les pays du Sud, les endroits par où la ville peut se redéployer et se redéfinir. **Le schéma de la contrainte absolue devient la chance des villes.** Il y a donc différentes façons de regarder les villes. Les villes les plus à l'abandon peuvent devenir les villes les plus attirantes. Regardez ce qui s'est passé sur la Ruhr après l'abandon total de l'industrie minière : les Allemands ont su la transformer en quelque chose d'extraordinaire, un mélange de technopoles et de lieux de loisirs avec les usines comme éléments d'exposition. D'un coup, la structure industrielle est devenue l'outil d'un fantastique dynamique.

Il faut aussi se demander comment créer dans les grandes métropoles une représentation partagée à la fois par les populations et par les politiques ? Quelle gouvernance ? Comment articuler la petite commune rurale ou une ville moyenne dans un projet collectif ? Comment mettre fin à l'opposition entre les villes et la nature. **Travailler sur ces grands territoires implique que les politiques commencent à avoir une vision à long terme, au-delà même de leur mandat,** et je peux vous dire que c'est, à mon avis, le plus grand frein. Et je dis ça au Sénat car c'est vrai que, aujourd'hui, nous ressentons tous, nous les professionnels, l'absurdité des combats politiques, comme celui autour du Grand Paris parce que tout le monde a envie que ce projet aboutisse.

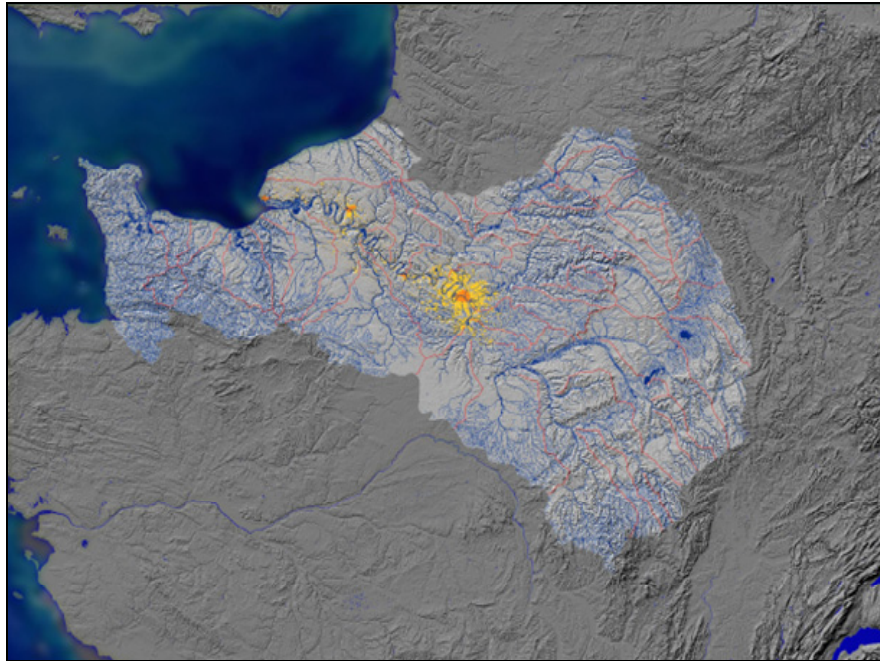
J'ai eu l'occasion d'être l'urbaniste-conseil de **la ville d'Amsterdam.** Ce qui m'a frappé, - je dis ça ici puisqu'on est au Sénat -, c'est que pour l'aménagement du grand projet d'IJmeer, un projet d'environ trente kilomètres le long de la rivière IJ, la ville d'Amsterdam réunissait tous les élus en semaine, le soir, jusqu'à parfois une heure du matin. De l'extrême-droite à l'extrême gauche, tout le monde participait parce qu'on pensait : *« on fait un grand projet, ça va mettre trente ans à se faire, il faut que tout le monde soit d'accord »*. Il fallait discuter ; tout le monde devait être d'accord, de l'extrême droite à l'extrême gauche pour que le projet continue ; s'il n'y avait pas d'accord, le projet n'avancait pas. C'est pour nous une leçon d'humilité politique. Car résoudre les problèmes de la vie de nos concitoyens – notre tâche principale – c'est d'arriver à travailler ensemble, quel que soit notre rôle, ingénieurs, paysagistes, travailleurs sociaux, et bien sûr représentants politiques. C'est une tâche considérable.

Je vais juste maintenant vous montrer deux ou trois images du Grand Paris.



A la suite à des études que j'ai faites pendant plusieurs années sur la Vallée de la Seine et sur la question de la fameuse banane bleue en Europe dans le cadre de mon enseignement sur l'architecture des grands territoires, j'ai été conduit à réaliser **un diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne** après Kyoto. Ce qui est essentiel aujourd'hui pour la pensée urbaine, c'est la question géopolitique ; l'échelle de la planification à Shanghai – sur laquelle j'ai eu l'occasion de travailler avec l'Université de Tongji –, c'est celle qui correspond à un territoire correspondant au triangle reliant Paris à Londres et à Rotterdam.

L'échelle de la pensée de la grande métropole de demain c'est l'échelle de ces trois grands pôles économiques, chacun lié à un port, car chacun sait que **l'économie mondiale est aujourd'hui déterminée par l'économie portuaire** et que 80 % du trafic mondial passe par les ports. Les trois grands ports, Rotterdam, Londres et le port de Paris (en réalité Paris-Rouen-Le Havre) doivent collaborer et travailler ensemble. Il faut donc mettre en place **la gouvernance de ce grand territoire pour faire face à la mondialisation**, notamment du fait du futur passage du Nord-ouest que les Hollandais – qui ont beaucoup d'avance sur nous – sont en train de réaliser avec la création des gigantesques plateformes maritimes au milieu de la Manche pour pouvoir accueillir les bateaux arrivant par le Pôle Nord.



En France, comme en Chine ou en Corée d'où je reviens, **la question des grands bassins hydrologiques doit être présente dans l'aménagement des territoires et des grandes mégapoles.** Je me suis amusé à dire à Monsieur Balladur que, pour avoir des entités réelles de planification, le redécoupage de la France pourrait se faire sur la base des cinq grands bassins hydrologiques. Nous nous sommes concentrés, bien sûr, sur le bassin hydrologique de la Seine, car l'entité n'était pas Paris, ni Rouen, ni Le Havre, mais un espace cohérent qui a une histoire, une mémoire, une culture et que les gens peuvent se représenter. Si j'habite dans le bassin de la Seine, ce n'est pas la même chose que si j'habite dans le bassin de la Garonne, dans le bassin de la Loire ou dans le bassin du Rhône. Et c'est cette solidarité entre Lyon et Marseille, entre Toulouse et Bordeaux, ou entre Saint Nazaire et Orléans qui doit être à la base des entités prises en compte dans les opérations d'aménagements urbains.

Aux États-Unis actuellement, il y a aussi une réflexion sur la planification sur des territoires de 300 à 400 km, correspondant à une heure de TGV. C'est dans cette logique que nous avons travaillé sur la vallée de la Seine et sur la mise en place d'un seul grand port de Paris au Havre, à la fois pour la dimension portuaire, mais aussi pour la prise en compte de l'économie mondiale et par rapport aux trois autres grandes métropoles existantes de l'Ouest européen qui articulent l'ensemble de la dynamique européenne. Nous avons aussi beaucoup axé nos réflexions sur la question du rapport entre l'agriculture et la nature. Avec aussi l'idée que depuis la patinette jusqu'au TGV, on doit tresser toutes les mobilités dans une accessibilité maximum pour qu'on puisse aller d'un point à un autre en moins d'une heure.

Jean-Pierre SUEUR

Merci Antoine Grumbach pour toutes ces explications. On a commencé par Aristote dont vous pouvez apprécier le portrait par Eugène Delacroix dans la coupole qui est dans la bibliothèque du Sénat, au-dessus de la salle où nous sommes. Et on a fini par des réflexions toniques sur la politique, qu'il faut changer, assurément.

Pierre Veltz, merci. Je retrouve tous vos titres : urbaniste, enseignant, membre du Conseil général des Ponts et Chaussées, Directeur général de l'Établissement public de Saclay. Vous aviez aussi participé au rapport de 1998 avec Rémy Blondel et Adil Jazouli, lesquels sont également parmi nous aujourd'hui.

B. PIERRE VELTZ, URBANISTE, ENSEIGNANT, MEMBRE DU CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC DE SACLAY : POURRA-T-ON MAÎTRISER LE PHÉNOMÈNE URBAIN ?

J'ai eu la grande chance de participer à ce travail de réflexion qui a maintenant déjà douze ans et qui s'appelait « Demain, la ville ». Ce travail a été pour moi, et pour d'autres aussi, un moment assez marquant de notre réflexion. C'est vrai que, lorsqu'on le relit aujourd'hui, on se dit que, finalement, il y a un certain nombre de choses qui ont avancé. Pas tellement, mais enfin quelques-unes. Il aurait fallu de l'argent et je rejoins tout à fait ce que tu as dit en commençant, à savoir que, parfois, mettre de l'argent avant pour prévenir par exemple, c'est mieux que d'avoir à mettre de l'argent après, pour guérir. De toute façon, on est amené à le mettre.

D'ailleurs, ce n'étaient pas des sommes colossales quand on se réfère à certaines autres sommes dont on parle en ce moment. Mais il n'y a pas que l'argent. Je pense qu'il y a aussi beaucoup de choses qu'on peut faire, qui ne coûtent pas cher et qui feraient, à mon avis, sérieusement avancer la situation. Je voudrais donc un peu, en m'excusant d'être terre à terre, revenir sur ces quelques choses qu'on pourrait faire et qui ne coûteraient pas forcément très cher mais qui amélioreraient beaucoup notre situation.

J'enchaînerai sur la remarque qui a été faite tout à l'heure par Édith Heurgon et qui a été reprise d'ailleurs, qui est de dire : au fond, on parle des villes, mais est-ce qu'il ne faudrait pas parler plus globalement des territoires ? Ce qui nous intéresse, c'est la gestion globale aujourd'hui des territoires vécus, pas seulement habités, mais vécus de manière générale. Parce que, aujourd'hui, nous habitons les villes, certes, mais nous habitons surtout un territoire, un territoire qui est un grand morceau de la France voire d'un peu plus encore. C'est à cette échelle-là, me semble-t-il, qu'il faut réfléchir.

La première conséquence est que **les politiques publiques sont partagées entre ce qui relève de la gestion des villes et ce qui relève de l'aménagement du territoire.** Or aujourd'hui, la gestion des villes et

l'aménagement du territoire ne forment qu'une seule politique. De même que la gestion de l'espace rural a aussi ses spécialistes – il y a même un Ministère qui porte aujourd'hui le mot de « ruralité » dans son titre –, c'est la même chose.

Premier plaidoyer, ce serait de dire : « *Essayons d'avoir une vision globale de la gestion des territoires, parce que c'est ce qui correspond aujourd'hui à la fois au fonctionnement économique, au fonctionnement social et à notre vie quotidienne qui est une vie de plus en plus partagée entre des espaces multiples* ». C'est vrai surtout pour nous, les gens à un certain niveau de revenus ; mais c'est aussi de plus en plus vrai pour une très grande partie de la population. Ce n'est plus simplement un phénomène « bobo » ou élitiste de dire : on habite des territoires multiples. Aujourd'hui, ça devient quelque chose de très largement répandu dans la société française.

Mon deuxième point porte sur **le retour de la planification**. On a toujours beaucoup aimé la planification en France, celle des Trente Glorieuses, et de la vision rationnelle du futur. Et puis on a un peu perdu la foi dans tous ces outils qu'on avait su mettre en place. On s'est dit : « *Finally, ça ne marche pas, le monde est trop compliqué* ». C'est vrai que le monde est très compliqué, qu'il y a énormément d'incertitudes ; mais c'est précisément parce que le monde est compliqué et qu'il y a des incertitudes qu'il faudrait peut-être revenir à quelque chose qui s'appellerait « *la planification* », mais une planification de nature différente.

Je regardais l'autre jour les schémas de Paul Delouvrier sur le Grand Paris. Ce sont de magnifiques images en couleur très typiques de ce qu'a été cette planification ; il s'agissait, au fond, de dessiner des cibles à des échéances un peu indéterminées, mais en général à vingt ou trente ans. On dessine et parfois on est allés à un certain degré de détails, on dessine la cible et on ne s'interroge pas trop sur le chemin pour aller vers cette cible. Mais, au bout du compte, on constate qu'on y est ou qu'on n'y est pas. Finalement, pour Delouvrier, ça n'a pas si mal marché, sauf dans certains endroits, dont Saclay. Il avait prévu, vous le savez, une grande ville nouvelle et finalement – heureusement je dirais – il ne s'est fait que l'urbanisation de la partie Nord-ouest du Plateau, c'est-à-dire aujourd'hui celle de la ville nouvelle de Saint Quentin.

Je crois que **ce mode de planification doit évidemment être dépassé parce que les incertitudes aujourd'hui sont devenues telles que c'est un exercice qui risque d'être vain**. On voit bien qu'on a devant nous des changements qui peuvent être des changements de paradigmes ou de modèles. Antoine Grumbach évoquait quelques visions un peu futuristes sur la façon dont on pourrait gérer l'énergie entre la mobilité, la maison individuelle et l'énergie. Il y a évidemment irruption du virtuel ; certes on ne va pas remettre en question les villes, mais ces évolutions risquent de changer radicalement la façon dont nous allons vivre dans les villes.

Je suis convaincu qu'il y a **une vraie interrogation sur les mobilités urbaines domicile-travail**. Quand on voit le coût que ça représente en fatigue, en stress, etc. pour les gens alors qu'on peut quand même aujourd'hui, travailler en grande partie à domicile, en « *remote* » comme disent les branchés, y compris d'ailleurs dans la mobilité. Est-ce qu'on est vraiment sûrs de nos productions à terme en matière de mobilité ? On voit d'ailleurs que la mobilité dans les très grandes villes, même si elle reste massive, commence plutôt à plafonner. On a devant nous, non pas une fin des villes, ça, je ne le crois pas une seconde, au contraire, on voit très bien que les villes en France et dans le monde ne vont pas disparaître, mais une inertie formidable.

Nous sommes devant des modes d'usage de ces territoires qui sont à la fois les territoires urbains, les territoires dits périurbains – et le mot « *périurbain* » n'est plus bon non plus – mais les territoires ruraux d'une manière générale peuvent se modifier. Si on regarde la façon dont on a modifié nos propres comportements, depuis ne fût-ce que quatre à cinq ans, on peut s'interroger sur ce qui va se passer dans le futur, sur la façon dont nous allons habiter et vivre ce territoire. Il est certain que les bases techniques qu'on a pour planifier à la façon ancienne par rapport à une situation de ce type, sont aujourd'hui fragiles. Est-ce que, pour autant, il ne faut pas planifier ? Je ne crois pas, au contraire, parce que planifier veut dire donner des grandes lignes qui permettent aux différents agents, aux agents économiques en particulier, de réduire un peu cette incertitude.

C'est un thème qui n'est pas nouveau. François Ascher, qui a été cité plusieurs fois, l'avait beaucoup développé. On devrait être capables aujourd'hui de **mettre en place des processus de planification plus stratégiques**, qui laissent la place à la flexibilité des choses, mais qui fixent quand même un certain nombre de grandes lignes. Ce qu'on ne fait plus vraiment. Des grandes lignes, y compris dans l'usage des sols. Je pense qu'il faut prendre des grandes options. Évidemment, après, il faut que, à l'intérieur de ces options, on puisse avoir de la marge. Il me semble en particulier qu'il faudrait avoir des politiques très fortes et solides en ce qui concerne les grands espaces publics. Ne pas vouloir tout planifier, mais mettre en place des choix que les acteurs considèrent comme une trame forte, c'est-à-dire une référence qui ne va pas changer au gré des majorités municipales ou politiques nationales et qui permettent effectivement d'aller dans ce monde futur incertain.

En France, on est plutôt dans la situation inverse. En réalité, **on ne planifie pas, mais on a accumulé un nombre de règles de détail absolument extravagant**. Il suffit de regarder autour de soi pour voir que ces règles n'empêchent en rien des formes d'horreurs urbaines. Je fais partie, comme Jean-Pierre Sueur, de ceux qui considèrent que la ville émergente, postmoderne, est un enjeu formidable. Comme Jean-Pierre Sueur, je trouve que les entrées de villes sont une abomination et qu'on a quand même beaucoup détruit le paysage français au cours des vingt dernières années. Je sais que ça fait réactionnaire de dire ça, mais je le dis quand même.

Troisième point, il faut évidemment agir à la bonne échelle de temps. Il a été rappelé au début que, malheureusement, l'échelle de temps des villes n'est pas celle des politiques. Mais aussi les bonnes échelles d'espace, comme je l'ai dit en commençant. Parce que **ni le temps, ni l'espace des politiques et des institutions politiques aujourd'hui ne sont celles des villes et des citoyens.** Il n'y a pas de bonne échelle, toutes les échelles sont bonnes mais il faut absolument prendre en compte les phénomènes de mobilité et de multi-appartenance qu'on a évoqués.

Pour être très concret, je rencontre aujourd'hui à Saclay énormément les élus, les associations, etc. Je ne rencontre pratiquement jamais les salariés qui travaillent dans cette zone. Les 15 000 personnes qui travaillent au Technocentre de Renault ne sont pas représentées dans la politique locale parce qu'elles habitent ailleurs. Certains des universitaires qui travaillent à Orsay habitent sur place, beaucoup habitent à Paris. Ils ne sont pas du tout représentés, ni dans les associations qui sont quand même, on va le dire, très largement de type NIMBY : on a constitué un univers très protégé, on va le défendre et c'est tout à fait légitime. Pour moi, ce n'est pas péjoratif de dire ça. Ces gens-là s'expriment beaucoup, les salariés ne s'expriment jamais. C'est ce que Jean Viard appelle très joliment « *la démocratie du sommeil* », c'est-à-dire on vote là où on dort. On ne vote pas là où on vit et on ne vote pas là où on travaille.

Il faut en fait arriver à mettre nos institutions à une échelle suffisante et réfléchir quand même un peu plus audacieusement aux bonnes échelles. J'ai eu la chance de participer il y a quelque temps, deux/trois ans maintenant, aux premières réflexions sur le schéma de cohésion territoriale (SCOT) de Lyon. Ça avait été dessiné assez grand. Première chose qui a été faite quand même, on s'est aperçus que ça ne couvrait pas l'espace de vie des habitants de la métropole, je ne parle même pas de Grenoble ou de Saint-Étienne, mais tout simplement de la métropole lyonnaise. Il y a eu dix SCOT périphériques, on avait le SCOT de Lyon et dix SCOT périphériques, on a fait un groupe inter-SCOT... Bonjour l'entropie ! Beaucoup de débats très intéressants mais un petit peu inutiles parce que le vrai sujet n'est pas l'interface entre le SCOT de Lyon et le SCOT de Villefranche.

Le vrai sujet c'est comment les gens vivent, non pas à Lyon ou à Villefranche mais dans cet ensemble vaste aujourd'hui qu'est la métropole lyonnaise qui d'ailleurs, de plus en plus, en termes de mobilité inclut les mobilités qui se développent le plus : ce ne sont pas les mobilités simplement périurbaines, ce sont les mobilités de centre à centre entre Lyon et Saint-Étienne par exemple, ou entre Lyon et Grenoble. Là, on a un très grand sujet et je trouve quand même qu'on n'avance pas beaucoup.

Quatrième point, il faut arriver à penser « systèmes ». Tout est lié. Or toutes nos pratiques, toutes nos institutions et tous nos modèles de compétence tendent à segmenter les sujets. Je vous donne deux exemples. Le premier, c'est le lien de plus en plus intime qu'il y a entre le développement économique et la qualité urbaine. On est en train de vivre une petite révolution

dont on ne se rend pas bien compte, car on a encore la représentation que le développement économique se fait à partir des entreprises. Ce sont les chefs des entreprises qui décident de s'implanter à tel ou tel endroit, à l'échelle française ou à l'échelle mondiale, ce qu'on appelle « *la mobilité du capital* ». Et puis les salariés suivent. La mobilité du travail est induite par la mobilité du capital.

C'est vrai à court terme. Mais si on regarde un peu ce qui se passe aujourd'hui dans le monde et si on se projette un tout petit peu à moyen terme, on voit que c'est en train de basculer. Ce qui se passe c'est qu'aujourd'hui, **les entreprises vont là où les gens ont envie d'aller**. Plus on est dans des sociétés relativement abondantes, plus l'abondance ou un certain niveau de richesses veut dire le choix. Ça veut dire en particulier le choix résidentiel. Aujourd'hui, les choix résidentiels pour les ménages – pour parler le jargon INSEE – c'est l'élément déterminant sur le moyen terme. Et les entreprises commencent à s'en rendre compte. Je peux vous dire que les grandes entreprises en Ile-de-France s'interrogent très sérieusement aujourd'hui sur comment elles vont faire pour attirer demain des gens dans un endroit où le système de transports, le système urbain, est devenu difficile à vivre. Et vous n'empêchez pas les gens d'aller vers les endroits où ils ont envie d'aller.

Les métropoles mondiales qui marchent aujourd'hui ne sont pas les métropoles qui sont choisies par les entreprises, ce sont les métropoles qui sont choisies par les gens. Et en particulier les jeunes les plus qualifiés qui tirent la dynamique. C'est pour ça qu'on a un certain nombre de villes dans le monde qui marchent et comme par hasard, ces villes sont des villes considérées avant tout comme agréables à vivre. On pourrait les citer d'ailleurs. Ce sont celles qu'on retrouve dans les classements dont parlait Julien Damon tout à l'heure.

On voit aussi qu'à l'échelle mondiale, l'économie mondiale, on regarde toujours le critère de la mobilité des capitaux. Les investissements directs à l'étranger, par exemple. Critère évidemment très important. On a aujourd'hui des travaux qui montrent que ce qui est déterminant, c'est **la mobilité des communautés humaines**. L'Inde ne se développe pas parce que les capitaux étrangers s'investissent en Inde. Il y en a très peu. L'Inde se développe parce qu'il y a des ingénieurs indiens qui sont allés faire leurs études massivement aux États-Unis, parce qu'il y a un très bon système de formation en Inde depuis l'époque de Nehru mais après, ils n'avaient pas vraiment de débouchés sur place donc ils sont allés aux États-Unis continuer leurs études et travailler et ils se disent maintenant : « *Tiens, il y a des possibilités, on revient* ». Et c'est ça qui construit. C'est la même chose en Chine.

On sous-estime complètement l'espèce de pont géopolitique qui est en train de se bâtir entre les États-Unis, l'Inde et la Chine à travers ce qu'on appelle les « *returnees* ». Quand vous allez dans les universités américaines, vous voyez qu'il y a moitié d'Indiens et de Chinois. Parfois, il y a moitié d'Indiens, de Chinois, epsilon pour le reste. Ces gens-là retournent dans

leur pays et c'est ça qui va dessiner le monde de demain. Ces gens-là ne vont pas aller n'importe où. C'est très important, ça veut dire qu'aujourd'hui, **l'élément-clef du développement économique ce n'est pas d'attirer les capitaux, c'est d'attirer les talents, et pour attirer les talents, il faut faire des villes qui soient attractives.** Donc la qualité urbaine, y compris la qualité de la gouvernance urbaine, est tout à fait décisive.

Deuxième exemple de la nécessité d'une réflexion systémique, ce fameux sujet de l'étalement urbain qui a déjà été évoqué plusieurs fois. On est contre l'étalement urbain : vive la densité ! Le célèbre graphique, l'hyperbole que nous a montrée Julien Damon ce matin, c'est sûr que Hongkong c'est plus écologique que Houston parce qu'à Hongkong, on consomme moins de carbone qu'à Houston.

En Ile-de-France, c'est la même chose. On nous dit : « *Ces malheureux habitants de la grande couronne subissent des déplacements impossibles ; en plus ils ne sont pas sympathiques, parce que qu'ils consomment beaucoup d'énergie et qu'ils rejettent énormément de carbone !* » Manque de chance, quand on fait l'analyse, non plus sur les jours de semaine, mais sur la semaine entière, y compris le week-end et sur l'année, y compris sur les vacances et sur les déplacements professionnels, les gens qui, de loin, consomment le plus d'énergie et qui produisent le plus de gaz à effet de serre, ce sont les habitants de ce joli quartier que vous avez autour de vous, c'est-à-dire des gens qui vont faire leur jogging au Luxembourg, mais qui, par ailleurs... Je ne parle pas naturellement des Sénateurs qui ont de bonnes raisons d'y être !

Arrêtons de considérer que l'étalement urbain est d'abord un problème écologique. En revanche, c'est un énorme problème social parce que, comme ça a été dit par quelqu'un ce matin, qu'est-ce qui se passe le jour où le prix de l'énergie est multiplié par trois ? Parce que ces braves gens qui sont allés habiter dans la grande couronne parisienne dans des lotissements perdus pour une simple raison de coût, parce qu'ils n'avaient pas les moyens de se payer autre chose, une fois sur place, il leur faut deux voitures et que le budget transports, en cas d'augmentation plus que probable, quasiment certaine, du coût de l'énergie, va provoquer des situations de rupture. On le voit déjà aujourd'hui à la frange rurale de la Seine-et-Marne Est, par exemple.

Voilà un sujet sur lequel il est vital de raisonner d'une manière systémique. On ne peut pas se contenter de dire : « *Haro sur l'étalement urbain, vive les centres !* » Essayons d'avoir une vision globale, voyons où est la source des problèmes et pas seulement les symptômes. **Le sujet, ce n'est pas la mobilité. Le sujet, c'est le marché foncier.** C'est « *la centrifugeuse sociale du marché foncier* » comme dit Vincent Renard que j'aperçois au fond de la salle. C'est ça le sujet. Or on nous parle sans arrêt de la mobilité, on ne parle jamais du marché foncier. Avez-vous remarqué que dans tous les projets de réforme urbains, y compris portés par la gauche, ce sujet est devenu quasiment tabou ? La régulation du marché foncier, qui est quand même l'élément de rareté numéro un et toutes les expériences urbaines dans le

monde le montrent, est la clef des politiques urbaines réussies. Pourquoi les Hollandais arrivent-ils à faire des politiques urbaines qui ont quand même plus d'allure que les nôtres ? C'est parce qu'ils maîtrisent le foncier et qu'il y a un régulateur de la rente foncière très, très fort. Ça, on n'en parle pas.

Je termine par mon dernier point qui est le vrai sujet, la clef de tout : la gouvernance. Jean-Pierre Sueur l'avait déjà écrit avec beaucoup de force. On peut relire le rapport « *Demain, la ville* » ; je trouve qu'il n'a pas pris une ride. Le problème n'est pas tellement le millefeuilles administratif. Il y a forcément de la multiplicité de niveaux comme c'est le cas dans tous les pays du monde parce que c'est le résultat de la complexité moderne. Le problème n'est pas non plus celui des périmètres, parce qu'il n'y aura jamais le bon périmètre, malgré ce que j'ai dit tout à l'heure. On est de toute façon condamnés à gérer ce que Vanier appelle « *l'interterritorialité* » qui est une donnée de base. Le problème c'est quand même qu'on a, à des points-clefs du système, des acteurs qui n'ont ni la taille ni les compétences ni les moyens de gérer convenablement le système. Je vais le dire de manière très brutale. Je suis un décentralisateur convaincu, mais on a donné trop de pouvoirs dans l'urbanisme aux maires. Aux petits maires.

Je vois la discussion qui a lieu en ce moment sur l'intercommunalité. J'ai vu que la Commission de l'Assemblée Nationale a refusé l'idée que les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU), puissent et doivent être intercommunaux quand on a une multitude de petites communes. A Saclay, j'ai en face de moi une multitude de petites communes dans la deuxième couronne parisienne. C'est très bien pour la proximité et la démocratie locale. Il n'est pas normal que tous les PLU soient communaux, sans qu'il y ait véritablement un échelon de régulation supérieur.

On a donné à trop de maires la possibilité d'ouvrir et de fermer à leur guise le robinet de la rente foncière, ce qui est quand même un pouvoir économique réel et puissant, d'exercer le droit de veto sur la construction. Une grande commune, un grand maire – il y en a dans la salle – savent qu'ils peuvent mécontenter une partie de leurs électeurs. Faire du logement social à un endroit peut mécontenter une partie de ses électeurs. Un petit maire ne peut pas, c'est tout simplement suicidaire. Voilà un problème extrêmement simple.

Et je termine en disant que ce dernier point rejoint le problème de la démocratie locale. Dans notre système, au moins aux niveaux des intercommunalités et des communautés urbaines, il y a **un déficit de démocratie**. Pendant les élections municipales, on discute de ce qui se passe à la commune et les gens ne se rendent absolument pas compte que les décisions structurantes ne sont plus prises à ce niveau-là. Le PLU, oui, les autres décisions, non. Je forme donc un seul vœu, c'est que, enfin, on avance vers des solutions qui seraient quand même assez simples, c'est-à-dire d'aller vers des formules de pouvoirs d'agglomérations forts, articulés évidemment avec le monde rural environnant ce qui veut dire vraiment deux grandes échelles, et une élection du patron de l'exécutif local au suffrage universel, direct si

possible, indirect si on n'y arrive pas, parce que ce serait à mon avis la seule façon de faire vraiment avancer le schmilblick.

Jean-Pierre SUEUR

Merci Pierre Veltz. On a un peu débordé, mais vu l'ampleur planétaire du sujet, c'était couru d'avance. Je remercie Pierre Veltz pour tout ce qu'il a dit, bien sûr, et pour ce qu'il a dit du Jardin du Luxembourg. C'est très important, le Jardin du Luxembourg. Essayez d'aller vous promener dans le jardin de l'Assemblée Nationale – je dis ça amicalement – c'est impossible, il faut connaître le Président. Essayez d'aller vous promener dans le jardin de Matignon. Dans le jardin de l'Élysée, c'est possible si vous êtes invité le 14 juillet. Mais le jardin du Sénat qui est entretenu par des fonctionnaires, des jardiniers du Sénat, est ouvert tout le temps, 365 jours par an, à des centaines de milliers, des millions de personnes. C'est un magnifique atout pour Paris...

Louis Moutard, architecte, urbaniste, Directeur de l'aménagement urbain de l'AREP va nous faire la dernière intervention. Le thème : « *Quelle vie dans les futures mégapoles ?* »

C. LOUIS MOUTARD, ARCHITECTE, URBANISTE, DIRECTEUR DE L'AMÉNAGEMENT URBAIN DE L'AREP : QUELLE VIE DANS LES FUTURES MÉGAPOLES ?

Après avoir écouté tout ce qu'on vient de dire, je constate que **nos villes, comme toutes les villes, ont été transformées au début du XXème siècle par la mécanisation des transports** et la mobilité. On voit aussi à quel point ces villes ont été rêvées avant de devenir aujourd'hui pour certains d'entre nous des cauchemars.



Un des sujets qui nous préoccupent aujourd'hui, en fonction de ces énormes populations qui arrivent dans les villes, que ce soit en Europe ou en d'Asie, c'est précisément cette mobilité et cette mécanisation des transports qui ont créé d'énormes conflits et un vrai problème pour nous qui vivons maintenant en ville.



A force d'avoir des territoires qui se sont fragmentés, séparés en de multiples zones isolées, **les habitants de nos villes se retrouvent maintenant isolés dans des espaces d'une complexité inouïe où il faut en permanence avoir des signaux pour se repérer dans ces territoires.** Les urbanistes ont effectivement fabriqué cette complexité, cette mécanisation des transports et créé finalement un environnement incroyablement complexe pour les habitants, en isolant complètement les circuits, les réseaux et en individualisant les différentes exploitations de cette mécanisation de la ville. Aujourd'hui, le sujet de la ville en mouvement est un nomade qui a de plus en plus de difficultés à se représenter dans les plans d'une ville qui a pourtant été rêvée.



Les plans que je vous montre ne sont pas si vieux. Ils datent de la seconde moitié du XXème siècle. **Ce sont des plans d'une ville, d'une mégapole, dans laquelle les circuits de déplacement sont totalement isolés des territoires.** De ce fait, les habitants des villes modernes sont complètement perdus. Et c'est là où le cauchemar arrive, parce que, sans les codes pour se repérer dans la ville et sans les moyens pour pouvoir habiter les lieux privilégiés de cette ville, l'individu est complètement rejeté, isolé, il est à côté, il est en dessous de la ville. Et comme on le disait tout à l'heure, à partir du moment où on n'est plus relié, alors il faut une, deux, trois voitures ; les coûts de transport vont devenir et sont déjà de plus en plus importants. On a pourtant rêvé ces villes...



On a même été jusqu'à séparer le piéton, la voiture et les transports en commun sur ces territoires urbains qui ont eu pourtant des prix d'urbanisme et d'architecture. L'urbanisme a complètement séparé spatialement le territoire. Il a réalisé ce rêve des villes que nous voyons maintenant et on découvre maintenant les énormes problèmes d'exploitation et de vie collective dans ces villes. On a superposé des territoires, on a superposé les infrastructures individuelles du territoire et on voit le territoire de la ville du XIXème en dessous. On a superposé les réseaux et on a composé de nouveaux lieux de vie, de travail, etc. en superposition de la ville traditionnelle.

On voit bien qu'isoler l'entreprise, isoler l'habitat a été un drame urbain, car on a isolé les gens qui habitaient des petites maisons, les gens qui habitaient des immeubles. On connaît tous ça par cœur. On a utilisé les chemins de grues pour faire des espaces verts entre les immeubles et on a ainsi provoqué un isolement des gens dans leur ville, isolement qui pose maintenant d'énormes problèmes sociaux. Le commerce – M. Jean-Pierre Sueur l'évoquait au début de cet atelier –, avec la grande distribution des années cinquante, a remodelé la périphérie des villes sur les territoires agricoles et il a relié les grandes surfaces aux infrastructures routières de l'époque, contribuant ainsi à rendre plus difficile l'accès aux territoires des villages et des villes existantes.



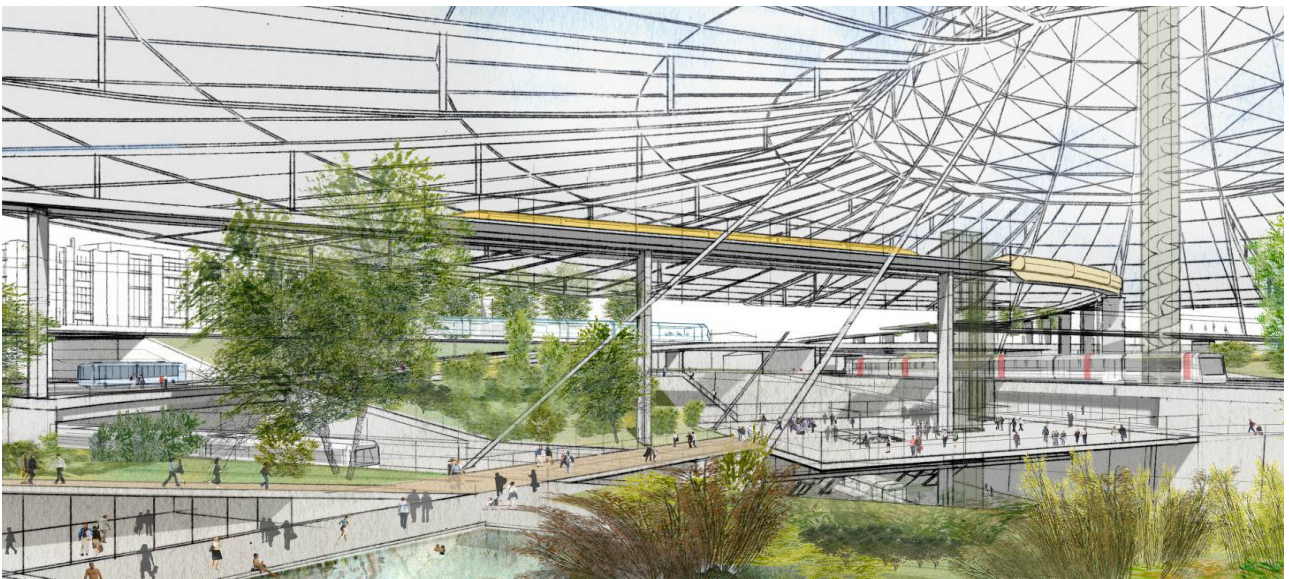
Bref, je passe sur tous ces rêves qui ne sont pas si vieux. On a bien rêvé la ville au XXème siècle, mais en réalité le rêve a conduit à créer cet isolement qui pose maintenant un problème de société et qui doit nous conduire à réfléchir. A réfléchir à quoi ? A réfléchir à nous, qui sommes des piétons, nous qui sommes les utilisateurs de cette ville. C'est à nous, avec nos moyens d'aujourd'hui, c'est à nous de reconquérir l'espace, de le recomposer pour pouvoir partout nous sentir bien dans la ville. Nous savons maintenant que les modèles et les systèmes ont mené à cette situation où l'urbain se sent mal dans sa ville. Il faut en sortir.



La plupart des gens sont mal dans ces systèmes. Les systèmes qui marchent sont les systèmes où on a envie de se retrouver ensemble. On voit qu'aujourd'hui les commerces, les bureaux sont des lieux qui changent dans la manière dont ils s'établissent. Les lieux de travail et de transformation sont essentiels. On doit pouvoir commercer, on doit pouvoir travailler, on doit pouvoir habiter l'ancienne usine ou la friche industrielle. Le commerce change lui aussi énormément. Il avait été implanté en périphérie pour des raisons foncières et on revient à ce que vous venez de dire sur le foncier : les politiques foncières qui sont le nerf de la guerre de la fabrication de la ville. Aujourd'hui, le commerce revient d'une autre manière en ville avec des heures d'ouverture, avec des services qui ne sont pas les mêmes et il refait la ville.

L'idée est de revenir ensemble dans des lieux d'échange et dans des lieux de rencontre, dans des lieux où on a aussi besoin de retrouver la nature en ville. On a donc envie de transformer ce qui avant était mis en place par ces systèmes d'isolement de la mobilité pour inventer une nouvelle mobilité, une nouvelle manière d'échanger. Il n'y a plus ce rapport ville-campagne qu'on évoquait tout à l'heure. Il faut dépasser ce stade là, au moins en Europe. Mais c'est aussi vrai aussi en Asie où les transports et la mobilité font l'objet d'une réflexion plus commune et parfois plus que chez nous. On a envie de pouvoir se retrouver dans ces lieux d'échange qui nous emmènent parfois très loin, qui nous emmènent parfois à côté, des lieux où on trouve des commerces, des bureaux, des espaces et où, petit à petit, ces espaces deviennent des lieux qui nous réenchangent, nous permettant de retravailler et de revivre ensemble.

Je crois que le sujet de la ville d'aujourd'hui - c'est là où on a peut-être une chance-, c'est de pouvoir se retrouver par le re-travail sur l'espace public, le re-travail de l'espace où on est ensemble à mettre en oeuvre des fonctions multiples, différentes et à pouvoir échanger très rapidement dans la ville, dans le territoire, dans l'aménagement, dans la planification que vous évoquiez tout à l'heure. On doit pouvoir se retrouver sur ce que nous, nous appelons ces nouvelles places de la mégapole, qui sont ces lieux à inventer, qui sont à faire, qui seront ces grands lieux d'échange où on va se retrouver sur des mobilités et à des vitesses différentes parce que la vitesse de la mobilité a, elle aussi, complètement changé.



Les mobilités urbaines, les mobilités interurbaines, les mobilités qui vont chercher les gens dans les quartiers, doivent maintenant pouvoir être regroupées autour de ces nouveaux espaces – qu'on pourrait appeler ces nouvelles places de la mégapole –, ces nouveaux lieux de rencontre dont on a besoin puisque, encore une fois, on a systématisé des isolements par des réseaux et des espaces complètement individualisés. Aujourd'hui, les gens ont besoin de se retrouver. Les systèmes de mobilité que nous avons le permettent. Les systèmes de travail le permettent également. On doit aussi pouvoir habiter ces nouvelles places. L'essentiel de notre intervention ce matin, c'est en définitive de vous dire que les nouvelles places de la mégapole, ce sont en fait les grandes places de la nouvelle mobilité d'aujourd'hui, les nouveaux lieux d'échange de la ville aujourd'hui.

IV. DÉBAT AVEC LA SALLE

Christophe NOURI

J'interviens aujourd'hui avec deux casquettes : je suis à la fois chargé de mission des placements à la ville d'Orsay et aussi Vice-président du collectif des jeunes urbanistes. Je n'ai pas de question, c'est juste une proposition d'outil pour justement éviter de livrer des villes cauchemardesques à l'avenir. Cet outil serait l'urbaniste. Je le ferai en trois points.

Un premier point assez rapide pour rappeler que l'urbaniste est aussi un prospectiviste. La distinction aujourd'hui au niveau du débat entre urbaniste et prospectiviste me semble artificielle, mais je comprends bien l'économie du débat. Un exemple. Je travaille sur le réaménagement de la gare d'Orsay ville, donc à côté du plateau de Saclay. On travaille en lien avec l'AREP qui a la compétence technique pour le réaménagement du parvis de la gare mais le bureau d'études a besoin d'éléments de prospective et ce sont les urbanistes qui connaissent bien le territoire qui ont permis d'apporter ces éléments.

Deuxième point. L'urbaniste, je pense que c'est le socle, c'est « *l'assembler* » qui permet de faire le lien avec tous les acteurs qui agissent sur les politiques urbaines, les élus, les paysagistes, les ingénieurs, les architectes, etc. Un « *assembler* », de par sa formation pluridisciplinaire, permet de faire le lien entre les différents éléments entre la complexité qui fait la nature de l'urbanisme et l'aménagement du territoire. En sachant que l'urbaniste n'est jamais dans la finition, comme on l'a rappelé tout à l'heure ; l'action publique urbaine est toujours dans l'inachèvement.

Un dernier point. J'interviens également en tant que Vice-président du collectif national des jeunes urbanistes. Il y a deux décrets de 2002 et 2007 qui en fait évincent les urbanistes des collectivités territoriales. Je voulais donc vous sensibiliser sur cette question. J'invite chacune et chacun ici présent à se mobiliser et à rejoindre le mouvement. On a lancé un site Internet qui s'appelle jeunesurbanistes.fr ou vous tapez CNJU et vous trouverez. Il y a presque 4 000 signataires qui nous ont rejoints depuis mi-2009 et près de 300 élus qui nous soutiennent. Je vais rester un peu après si certaines personnes veulent en parler avec moi. Je vous remercie.

Hedwige DE PENTENFENYO

Je suis fondateur, directeur de l'expo « *Les villes en mouvement* ».

Depuis 2006, nous avons visité une vingtaine de villes en France, des grandes villes justement, pour connaître leur projet urbain et leurs tendances. Merci d'abord pour tous ces exposés parce qu'on est passé de la ville très nouvelle, très futuriste, puis à la ville qu'on vit à l'heure actuelle en France. J'aurais évidemment plusieurs questions à vous poser, mais je vais me restreindre. La deuxième partie de l'atelier d'aujourd'hui avec Antoine Grumbach dont j'ai bien suivi le projet au Havre, a montré qu'il faut revenir à

la ville et éviter que la ville ne devienne trop une niche de connaissances, de compétences, de savoirs, finalement une niche de riches, et éviter que la sectorisation soit toujours là. La question, c'est bien gouvernance de la ville et son financement. On n'en a encore pas beaucoup parlé.

La deuxième question c'est qu'il y a une très grosse compétitivité entre les villes, - même si c'est au niveau des villes-territoires - ; je crois aussi que l'image de la ville actuelle est renforcée par son histoire, notamment dans les villes européennes et les villes françaises pour les villes à venir c'est autre chose. Et c'est vrai que sur ce point je voudrais savoir comment, quelle place vous allez donner à la ville. On s'aperçoit que des villes comme Roubaix travaillent bien leur culture et leur héritage passé.

Gilles KOUNOWSKI

Je m'appelle Gilles Kounowski. Je suis simplement un citoyen et un habitant d'une ville qui, de surcroît, est aussi une ville nouvelle et un peu une banlieue.

C'est en rebondissant un petit peu sur le propos de Monsieur Veltz et de Monsieur Grumbach. Je voudrais poser une question. Monsieur Veltz évoquait le fait que son intervention le situerait davantage au niveau des pâquerettes. Je vous demanderai un peu de tolérance parce que je vais passer en dessous du niveau des pâquerettes. Je n'ai jamais entendu parler de nos banlieues, les banlieues de nos villes actuelles. Probablement qu'à l'échéance 2020 et 2050, le problème posé par ces banlieues aura disparu, je l'imagine. Mais justement, comment aura-t-il disparu ? Comment voyez-vous l'évolution de nos banlieues dans ces villes du futur, rêves ou cauchemars ?

Daniel COULAUD

Daniel Coulaud, géographe, urbaniste.

Je voudrais rappeler simplement quelques notions qui à mon avis ont été un peu passées sous silence. Les acteurs de la ville sont extrêmement nombreux, mais ce sont finalement les habitants qui font la ville ; je crois qu'il ne faut pas l'oublier. A ce propos, il y a une définition de l'INSEE dont le nom n'a pas été cité qui s'appelle « *l'aire urbaine* » et je pense que c'est un espace territorial extrêmement important puisque l'aire urbaine parle de la vie quotidienne des habitants. Actuellement, on s'aperçoit que dans une aire urbaine, les zones qui progressent sur le plan démographique sont les plus extérieures de l'aire urbaine, donc les villages.

Il y a effectivement dans beaucoup de régions de France, notamment dans le Sud où j'y habite, une explosion villageoise à 50 ou 60 kilomètres des métropoles. Ce qui veut dire que l'aire urbaine actuellement s'approche des limites départementales. Évidemment, on peut interpréter cela comme de l'étalement urbain et le condamner. En réalité, j'ai une assez longue carrière d'urbaniste derrière moi. Il y a quarante ans, on rêvait de repeupler les villages et de repeupler les campagnes. On ne va tout de même pas aujourd'hui se plaindre que les villages se rénovent, revivent, même si ce n'est plus sous une

forme agricole. Y compris le patrimoine. L'aire urbaine me paraît donc importante.

Autre terme qui n'a pas été, à mon avis, suffisamment indiqué ce matin, ce sont les transports en commun. On a toujours sous-entendu que tout allait continuer avec la voiture. Or il y a des possibilités d'organiser le territoire, de mailler le territoire avec des transports en commun qui résoudront bien des problèmes qui ont été évoqués, tout en permettant aux gens de vivre dans les campagnes et dans les villages, ce qu'ils souhaitent, puisque je rappelle que ce seront tout de même les habitants qui feront la ville.

Il y a également un outil qui pourrait être utilisé, c'est le SCOT dont on n'a pas parlé ou très peu, le nom n'a guère été prononcé. Le SCOT, c'est un outil qui peut être excellent ou ne pas l'être, mais il devrait être à l'échelle de l'aire urbaine grossièrement et pas du tout à l'échelle de l'agglomération, comme beaucoup de villes comme Montpellier ou Orléans le font par facilité politique, ce qui ne résout absolument aucun problème.

C'était quelques petits compléments pratiques que je souhaitais apporter. Je vous remercie.

Fabienne LAFLEX

Bonjour. Fabienne Laflex, du cabinet Anténor.

J'ai une question très courte. Toutes les villes qu'on a vues pour le moment sont faites avec du béton. Avec quoi fait-on du béton ? Avec du sable, du gravier, etc. Tout ça résumé sous le terme de granulats. Ma question est : comment les urbanistes prospectivistes envisagent l'approvisionnement des villes et donc la construction des villes, leur étalement, leur montée en hauteur, etc. à long terme vu que, justement, beaucoup de PLU interdisent l'implantation des carrières, malgré les schémas départementaux des carrières, vu que le phénomène NIMBY qui a été évoqué tout à l'heure fait que les gens disent : « *Ok, on veut des villes, mais surtout pas de carrière à côté de chez nous* ». Comment les villes du futur, comment l'approvisionnement des territoires en granulats et donc la construction des villes, l'évolution des villes, sont pensés par les urbanistes prospectivistes à long terme ?

André Jean-Marc LOECHEL

André Jean-Marc Loechel, fondation « Les territoires de demain ».

Une question très brève pour Pierre Veltz. Vous parliez effectivement des difficultés de gouvernance. Que pensez-vous d'outils, j'en citerai très simplement un exemple, comme les laboratoires vivants. Il y en a maintenant plus de 200 en Europe qui rassemblent en gros trois catégories d'acteurs, les entreprises, dont vous avez parlé, les chercheurs, l'université du coin, et puis le troisième larron, l'utilisateur, l'usager, l'utilisateur. Et ça semble fonctionner très bien en Catalogne, en France et ailleurs. Que pensez-vous de cet outil-là et d'autres ?

Guillaume POIRET

A nouveau Guillaume Poiret, toujours géographe.

Très rapidement, puisqu'on a parlé de Toronto, je vais continuer sur Toronto. Il y a quand même des choses très intéressantes qui s'y font. Pour Monsieur Veltz, il y a quand même un point. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Il y a quand même une question d'attractivité et Toronto a misé sur quelqu'un d'assez intéressant, c'est Richard Florida qui fait la pluie et le beau temps aux États-Unis et au Canada. Que dit ce monsieur ? Il faut attirer la *creative class*, c'est génial, ce sont ces gens-là qui font le dynamisme d'une ville, etc. Et Toronto est en train de tomber là-dedans. La seule chose c'est que Toronto a oublié un point important, c'est qu'effectivement elle oublie ses habitants.

A l'heure actuelle, le problème à Toronto – et je reviens là-dessus puisque Monsieur Grumbach nous parlait des banlieues riantes de Toronto – est que les banlieues de Toronto ne sont pas que des banlieues riantes. Ce sont aussi des banlieues qui sont de plus en plus intégrées. Mississauga, c'est quand même 800 000 habitants et si vous allez voir Hazel McCallion et que vous lui dites qu'elle est Maire d'une banlieue de Toronto, elle vous met dehors. Mississauga se veut désormais une ville qui est plus importante que beaucoup de provinces canadiennes, qui veut être indépendante, - le mot a été prononcé -, indépendante et autonome par rapport à Toronto.

Quand on parle de gouvernance urbaine, il ne faut pas oublier ça. Les élus ne veulent pas gouverner avec Toronto, ensemble. Ils ne veulent pas coopérer. Il y a vraiment des relations d'exclusion l'un avec l'autre et ça, c'est important. Les guerres territoriales existent à ce niveau-là et ce n'est pas la seule ville. Là, c'est impressionnant parce que vous avez quand même deux grosses villes qui se font désormais plus ou moins la guerre, qui ne collaborent pas, au point que les bus de Toronto s'arrêtent à Mississauga. Vous devez changer de bus pour aller travailler à Mississauga.

Chaque jour, un million de personnes font banlieue-Paris. Sachez aussi que 400 000 personnes font Paris-banlieue, c'est important, il ne faut pas l'oublier. C'est la même chose dans beaucoup de villes ; il y a des interactions. C'est également le cas à Mississauga et à Toronto, où il y a à peu près 100 000 personnes qui font Toronto-Mississauga, 200 000 personnes qui font Mississauga-Toronto. Les voies de communication sont bouchées dans les deux sens, ce qui est un signe assez fort des interactions. Ce n'est pas vu au niveau politique. On manque dans beaucoup de métropoles d'un outil de gestion global avec la question de qui en fait partie et qui ne doit pas en faire partie, parce qu'il y a aussi cette question : où s'arrête-t-on ? Je suis d'accord sur le sujet d'une interaction, d'un périmètre souple, mais il y a quand même un moment où il faut dire : non. Clairement, vous n'en faites pas partie ou en tout cas, vous n'avez pas vocation à l'être.

Et l'autre point, justement pour terminer sur Richard Florida, c'est que la *creative class*, c'est bien ; mais si on oublie les habitants qui sont derrière, si on oublie l'attractivité globale pour la vivabilité de la ville, pour l'ensemble de ses habitants, alors on se condamne à avoir des métropoles qui ne seront pas viables dans les dix ans à venir.

Jean-Pierre SUEUR

Merci. Selon la règle instaurée la première fois, je vais vous demander de bien vouloir réagir chacun entre quatre et cinq minutes. On commence par Antoine Grumbach.

Antoine GRUMBACH

Beaucoup de choses ont été dites et il est difficile de répondre à tout le monde. Par exemple la question de la mémoire des villes. Je crois qu'il y a quelque chose de très important qui s'est passé en France, dont les conséquences sont compliquées et en même temps passionnantes intellectuellement, c'est la loi Malraux qui a étendu la protection des monuments historiques, non seulement à l'objet lui-même, mais aussi à l'ensemble des quartiers. Malraux a manifesté une intelligence rare par le fait de comprendre qu'un bâtiment n'existe pas sans le tissu urbain.

Aujourd'hui, il faudrait revoir toute la réglementation parce que l'histoire et la mémoire des villes comme les centralités sont extrêmement importantes et on a un peu tendance aujourd'hui à vouloir étendre ces dimensions de protection dans des territoires qui voudraient évoluer. A Paris, si on avait fait ça, il n'y aurait pas d'eau, il n'y aurait pas d'ascenseur, il n'y aurait pas d'électricité dans les immeubles. La question de la mémoire de la ville est fondamentale, mais il ne faut pas non plus trop l'articuler sur la sanctuarisation de la construction. La mémoire de la ville, c'est aussi la mémoire symbolique, la mémoire imaginaire, la représentation. C'est là-dessus, je crois, qu'il faut travailler.

S'agissant de l'évolution des banlieues, il y a en banlieue des centralités qui émergent et qu'il faut conforter. On parle des rhizomes. Je pense qu'il y a des choses qui se passent dans les banlieues, pas simplement au niveau culturel, mais aussi au niveau associatif et que la transformation des banlieues viendra de leur intégration dans un imaginaire collectif – encore Malraux et les Maisons de la Culture –. Avec le Grand Paris, on voit apparaître des endroits qui vont être très forts et qui ne sont plus simplement la centralité de Paris. Il se passe des choses un peu partout dans le territoire.

Sur la construction et sur l'approvisionnement, je pense que vous touchez là, Madame, à un problème qui est à mon avis totalement occulté dans la réflexion des gens qui gèrent les villes : celle de la logistique des millions de mètres cubes qui entrent tous les jours dans Paris pour l'alimentation des habitants, pour la construction et qui en sortent. Il n'y a pas de schéma logistique intelligent. C'est une grande tâche que de penser la logistique en relation avec la circulation et tous les autres problèmes de la ville, comme un

véritable système qui intègre la ville dans sa respiration quotidienne avec les marchandises qui entrent et qui sortent. On sait résoudre les choses. La Ville de Paris a créé des contraintes très importantes à certaines entreprises pour qu'elles restent dans Paris en leur disant : « *Vous restez avec vos silos dans Paris, mais vous laissez les piétons aller jusqu'au bord de la Seine* ». C'est ce qui a été réalisé sur Seine-Rive gauche et qui est en train de se faire ailleurs. Je pense qu'il y a les moyens d'articuler le sale et le propre dans une ville.

Pierre VELTZ

Beaucoup de questions intéressantes ont été exposées et il est un peu difficile de choisir. Quelques réactions cependant. Je crois que c'est Madame qui a évoqué la question de la culture. Je crois **que la culture est un axe central aujourd'hui, à la fois comme élément d'attractivité des villes, mais aussi comme élément d'identité des villes**. Les villes françaises l'ont bien compris. Il y a un monde entre ce qu'est aujourd'hui la vie culturelle en province et celle du passé. C'est extrêmement positif. Cette évolution a aussi été facilitée par l'effet TGV. Parce que le TGV transforme complètement l'armature urbaine en France. Et dans cette structuration globale du territoire où il y a les villes, les espaces interstitiels, les villes moyennes, le monde rural un peu plus profond, etc. tout est organisé par le système de mobilité à l'échelle nationale.

Vous avez rappelé **la renaissance extraordinaire du monde rural**. Il n'y a pas si longtemps, on parlait de désertification du monde rural. Maintenant, il n'y a plus en France que quelques zones limitées entre les Ardennes et le plateau de Langres qui perdent encore de la population. Partout ailleurs, les petites villes, les villages et même les hameaux, revivent. Ça ne fait pas des masses de population, mais on ne va pas se plaindre du fait qu'il y a cette revitalisation globale du territoire. En revanche, c'est vrai que ça pose de gros problèmes en termes de mobilité et d'écologie parce que c'est quand même plus facile d'organiser la mobilité dans des pôles denses que de l'organiser dans des tissus extrêmement diffus. Il y a certainement des solutions à trouver, notamment du côté des services, parce que ce ne sont pas les infrastructures qui vont régler cette question.

Il y a encore beaucoup à faire pour imaginer de nouveaux services dans le monde rural, dans ce monde qu'il ne faut plus appeler rural. Édith l'a dit : on a un problème de vocabulaire. Il faudrait changer la sémantique dans cette France diffuse qui, aujourd'hui, manifeste une vraie vitalité. Ce n'est pas que de la résidence secondaire. Il y a toutes ces petites villes et tous ces petits villages. Mais c'est quand même compliqué du point de vue du mode de vie des gens ; il leur faut souvent deux voitures et puis, en cas d'augmentation forte du coût de l'énergie, ce sera très difficile pour eux.

Je n'ai volontairement pas cité Florida, parce que je trouve que, compte tenu de sa classe créative, il a une vision un petit peu étroite des choses, même s'il y a un fond de vérité dans ses propos. Quand je disais : « *Il faut attirer les talents dans les villes* », je ne pensais pas uniquement aux

talents type Florida. C'est beaucoup plus large que ça. Quand je disais que les gens vont, par leur choix résidentiel, modeler la géographie de demain, ce n'est pas seulement à la petite classe créative des « *bobos* » en Français dont parle Florida que je pensais. C'est beaucoup plus général car cela concerne une grande partie des classes moyennes qui décident par exemple de ne plus vivre aujourd'hui en Ile-de-France s'ils le peuvent. Ils s'enfuient vers des villes où le rapport qualité-coût de la vie est meilleur. C'est d'ailleurs le problème-clef de l'Ile-de-France dont on ne parle pas assez dans les débats actuels.

La contrepartie de cette prééminence croissante des choix résidentiels, c'est la ségrégation sociale. Le moteur de la ségrégation, c'est qu'on choisit ses voisins. Et dans la société moderne, avec la mobilité et l'élévation des revenus, on a la possibilité de choisir ses voisins. Avant, on les subissait, aujourd'hui, on les choisit. Comme apparemment l'homme est grégaire, on aime bien les voisins qui vous ressemblent. Il y a un livre remarquable qui s'appelle « *The big sort* », « *Le grand tri* », qui raconte ça sur les États-Unis. C'est beaucoup plus spectaculaire aux États-Unis que chez nous parce qu'il y a plus de mobilité. Ce n'est pas le ghetto au sens de Morin. Il est spectaculaire de voir à quel point les gens aujourd'hui s'assemblent lorsqu'ils se ressemblent. C'est une forme d'explosion de la société qui est à l'origine de beaucoup des problèmes politiques des États-Unis. A un moindre degré en Europe, mais on commence à le voir émerger. C'est ça le moteur de la ségrégation. On aime le brassage dans les villes ; mais en même temps, le choix, c'est plutôt d'aller vers ceux qui vous ressemblent.

Dernière question. Vous avez cité ces laboratoires divers et variés où se mélangent des voix différentes, des politiques et des non politiques, des acteurs économiques, des acteurs culturels, etc. Je pense qu'il y a des expériences extrêmement passionnantes. On a quand même un peu de mal à le faire en France parce qu'on a une vision extrêmement formatée de ce qu'on appelle « *la participation* ». D'ailleurs, on l'a beaucoup formatée maintenant dans les débats ; c'est très bien, les grands débats, la Commission nationale du débat public, mais en le formatant trop, on se prive aussi de la liberté d'inventer des formes participatives peut-être plus créatives comme celles inventées par nos amis d'Europe du Nord.

Louis MOUTARD

Le fait de pouvoir relier les bus, les navettes, les différents transports lourds qui sont aujourd'hui très sectorisés dans des lieux - la ville et notamment dans la banlieue - souvent mal desservis, mal irrigués, conduit à penser de nouveaux lieux d'échange entre des mobilités très différentes au profit du piéton. Je pense que c'est vraiment devant nous, mais c'est un élément extrêmement important de l'évolution positive de la ville, afin de pouvoir se retrouver ensemble, échanger et travailler ensemble.

Je rejoins ce que disait Antoine Grumbach sur la logistique urbaine. Je pense qu'on est vraiment très en retard sur ce point. La voie d'eau reprend certes une part importante dans les modes de transport des pondéreux. Je pense notamment au projet Seine-Nord Europe qui doit permettre de relier la Seine à l'Escaut et tout le réseau européen. Il faut surtout imaginer de nouveaux modes de déplacement qui permettent aussi de faire évoluer les villes et les ports intérieurs qui vont être associés à l'évolution de cette mobilité.

V. CLÔTURE

Jean-Pierre SUEUR

Merci beaucoup Antoine Grumbach, merci Pierre Veltz, merci Louis Moutard. Merci à tous nos orateurs de ce matin. Merci à vous d'avoir bien voulu passer cette matinée ici. C'est très présomptueux et il est impossible de conclure ; donc je ne le ferai pas. Néanmoins – il faut toujours se méfier du néanmoins... –, je voudrais pour finir faire quatre courtes observations.

Premièrement, je suis très heureux que nous ayons eu un débat qui n'est pas hexagonal, car en France trop souvent on ne traite de ces questions qu'en regardant la France. Merci de nous avoir aidés à prendre la dimension mondiale, parce que je crois que c'est absolument nécessaire. Et puis ça nous a permis d'entendre de fortes choses aussi sur les questions de richesse, de pauvreté, les risques, les rapports de pouvoir. Tout cela est important.

Deuxièmement, tout ce débat a montré qu'on ne pouvait pas parler de la ville comme si la ville était une entité unique, homogène et définie. De même l'urbain. Il y a une grande diversité dans les formes de l'urbain dans le monde et surtout on ne peut pas traiter cela au seul regard de l'urbain. Vous avez parlé à juste titre des campagnes, du rural, et de l'ensemble de l'espace. Et on voit bien que la question ne peut avoir de solution que si l'on a une pensée sur l'articulation des territoires et sur l'organisation de l'ensemble de l'espace.

Troisièmement, on voit bien que la question de la gouvernance que j'appelle plutôt la démocratie, est majeure : qui vote, à quel niveau, mais aussi comment participe l'ensemble des usagers de la ville. Ce sont les habitants qui sont importants, tous ceux qui sont des citoyens de la ville qui y vivent et y travaillent, même s'ils ne dorment pas dans la ville.

Et puis quatrième et dernier point. Je suis très frappé par le fait que ce débat nous interroge constamment sur la politique. Je reviens à cette idée que la politique, c'est le moyen terme et le long terme. C'est aussi le court terme. Et qu'il serait essentiel que le politique s'intéresse à ces questions : que vont devenir nos villes ? Et surtout que voulons-nous, que pouvons-nous proposer, au pluriel, pour l'espace urbain, pour les aires urbaines ? Ce serait une manière d'avoir une politique qui serait davantage tournée vers le long terme, ce que nous avons l'ambition de faire dans cette Délégation à la Prospective.

Et puis pour finir tout à fait, nous avons bien vu que **la question de la ville renvoie évidemment à la question du vivre ensemble.** Quelle société voulons-nous ? Tout cela est très passionnant. Merci vraiment d'avoir participé à ce débat. Comme nous préparons un rapport qui sera rendu dans quelques mois, nous sommes ouverts à toutes les contributions, à tous les dialogues. Continuons à travailler ensemble !