



**HAL**  
open science

## Scénarios prospectifs urbains : tome 2 : fiches de lecture - scénarios

Yann Le Martret, Maryline Deslandes

### ► To cite this version:

Yann Le Martret, Maryline Deslandes. Scénarios prospectifs urbains : tome 2 : fiches de lecture - scénarios. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 2000, 85 p., 48 références bibliographiques. hal-02164787

**HAL Id: hal-02164787**

**<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02164787v1>**

Submitted on 25 Jun 2019

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

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

Certu

# Scénarios prospectifs urbains

Tome 2 ■

*Fiches*

*de lecture-scénarios*



Ministère de l'Équipement,  
des Transports et du Logement



Centre d'études sur les réseaux, les transports,  
l'urbanisme et les constructions publiques

## Avis aux lecteurs

La collection Rapports d'étude du Certu se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Le Certu publie aussi les collections :

**Dossiers:** Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante.

Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Le Certu s'engage sur le contenu mais la nouveauté ou la difficulté des sujets concernés implique un certain droit à l'erreur.

**Références:** Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné assez vaste, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel courant doit savoir. Le Certu s'engage sur le contenu.

**Débats:** Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Catalogue des publications disponible sur <http://www.certu.fr>

## NOTICE ANALYTIQUE

<b>Organisme commanditaire :</b> CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques 9, rue Juliette Récamier 69006 Lyon – Tel : 04 72 74 58 00 – Fax : 04 72 74 59 00			
<b>Titre :</b> Scénarios prospectifs urbains			
<b>Sous-titres :</b> <b>Tome 1 :</b> Eléments pour la construction de scénarios : grilles d'hypothèses et méthode de construction <b>Tome 2 :</b> Fiches de lecture-scénarios		<b>Date d'achèvement :</b> mai 2000	<b>Langue :</b> Français
<b>Organisme auteur :</b> Certu : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques		<b>Rédacteurs ou coordonateurs :</b> Yann LE MARTRET, puis Maryline DESLANDES.	<b>Relecture assurance qualité faite par :</b> Jean-Claude GALLETY
<b>Résumé :</b> Ce rapport est le résultat d'un travail d'analyse bibliographique sur les scénarios prospectifs urbains. Il a pour objectif, d'une part de faire le point sur la littérature scientifique traitant de ce sujet, et d'autre part d'explorer une méthode pour construire de tels scénarios à partir de ces éléments. L'exploitation de la littérature scientifique sur le sujet a permis de décomposer les différentes hypothèses proposées par les auteurs en éléments de base. Ceux-ci ont alors été utilisés pour construire une grille dans laquelle on peut puiser pour réfléchir à des hypothèses de développement du fait urbain. Ce rapport se compose de deux tomes. Le premier présente la grille selon six chapitres : « facteurs économiques et géopolitiques », « évolutions sociales et démographiques », « évolutions des valeurs socio-culturelles », « évolutions de l'organisation de l'espace », « évolutions et ruptures technologiques » et enfin « types de gouvernements ». Chacun de ces chapitres compte 3 à 7 sous-thèmes suivant lesquels les auteurs se sont exprimés, selon des approches souvent divergentes. C'est pourquoi chaque sous-thème se décline de façon nuancée en différentes hypothèses ou items. Le deuxième tome (les annexes), rassemble l'ensemble des fiches de lecture-scénarios issues des ouvrages étudiés. L'intérêt de ce travail réside dans sa modularité : il s'agit de mettre de l'information prospective à la disposition des lecteurs pour qu'ils puissent construire leurs propres scénarios suivant leurs centres d'intérêts et leurs besoins. Une bonne utilisation de ce rapport permettrait également d'aider à la réalisation de certains documents d'urbanisme, comme par exemple les schémas directeurs, en facilitant la combinaison de données, et la fabrication de scénarios urbains.			
<b>Remarques complémentaires :</b> Ce travail a été réalisé à partir de 17 ouvrages : certains présentant déjà directement deux à trois scénarios sur la ville de demain, d'autres étant des ouvrages à vocation plus ou moins prospective dont nous avons tiré un scénario. Le premier travail a donc consisté à harmoniser les informations recueillies à travers les fiches de lectures. Cela a conduit à la réalisation de 33 fiches-scénarios. Yann Le Martret a réalisé cette partie. Ensuite, nous avons essayé de synthétiser la matière disponible pour en tirer les grandes tendances. Cela a pu être fait en passant par un système de phrases résumantes qui représentent les arguments les plus significatifs trouvés dans les hypothèses proposées par les différents auteurs. En faisant varier l'intensité d'un phénomène, on peut alors construire des scénarios plus ou moins divergents. Le rapport principal présente donc cette matière sous forme de grille dans laquelle on peut puiser pour mener sa propre réflexion. Maryline Deslandes a assuré cette partie. Le premier objectif de ce rapport est de marquer cette étape pour ne pas perdre cette matière fort riche. Enfin, l'objectif final, si le temps le permet, est de tester le système pour construire deux ou trois scénarios contrastés sur la ville de demain.			
<b>Mots clés :</b> Métropole, Étalement urbain, Éclatement urbain, Polycentralité, Densité, Périphéries, Démographie, Mobilité, Vitesse, Réseaux, Déplacements, Accessibilité, Proximité, Mixité, Décentralisation, Marché, Globalisation, Libéralisme, Individualisation, Inégalités, Exclusion, Nouvelles technologies, Communication, Urbanité, Gouvernance, Cohésion sociale, Agglomération, Environnement.		<b>Diffusion :</b> Equipes Certu Cete Agences d'urbanisme	
<b>Nombre de pages :</b> Environ 160 pages.		<b>Confidentialité :</b> non	<b>Bibliographie :</b> oui

# SOMMAIRE

## Table des références aux scénarios

- **1. La ville et EDF, P. Gabe..... p.1**
  - ✓ **1-1. Mercalex..... p.1**
  - ✓ **1-2. Civitas..... p.2**
  - ✓ **1-3. Exurbia..... p.4**
  
- **2. Mobilité et communication dans les grandes villes allemandes en 2020, A. Rouyet, F. Scherrer..... p.6**
  - ✓ **2-1. Vers une urbanité organisée..... p.6**
  - ✓ **2-2. La ville au fil de l'autorégulation..... p.9**
  
- **3. Les deux songes de la ville, B. Prél..... p.14**
  - ✓ **3-1. La mosaïque des paroisses..... p.13**
  - ✓ **3-2. L'archipel des métropoles..... p.17**
  
- **4. La ville à venir, B. Prél..... p.20**
  - ✓ **4-1. Images de la ville d'aujourd'hui à demain..... p.20**
  - ✓ **4-2. L'arcadie..... p.22**
  - ✓ **4-3. L'utopie..... p.23**
  
- **5. Trois futuribles pour la mobilité quotidienne, A. Bieber, M.H. Massot, J-P. Orfeuil..... p.25**
  - ✓ **5-1. Le modèle Californien..... p.25**
  - ✓ **5-2. Le modèle Rhénan..... p.26**
  - ✓ **5-3. Le modèle Saint-Simonien..... p.27**

□	<b>6. Le travail dans 20 ans, J. Boissonnat.....</b>	<b>p.29</b>
✓	<b>6-1. L'enlissement.....</b>	<b>p.30</b>
✓	<b>6-2. Le chacun pour soi.....</b>	<b>p.31</b>
✓	<b>6-3. L'adaptation.....</b>	<b>p.33</b>
✓	<b>6-4. La coopération.....</b>	<b>p.34</b>
□	<b>7. Vers la troisième ville ?, O. Mongin.....</b>	<b>p.37</b>
□	<b>8. Mondialisation, villes et territoires : l'économie d'archipel, P. Veltz.....</b>	<b>p.40</b>
□	<b>9. La ville globale, S. Sassen.....</b>	<b>p.43</b>
□	<b>10. La société d'archipel, J. Viard.....</b>	<b>p.47</b>
□	<b>11. Scénarios Europe 2010, G. Bertrand.....</b>	<b>p.49</b>
✓	<b>11-1. Le futur : simple continuation du passé.....</b>	<b>p.49</b>
✓	<b>11-2. Le triomphe des marchés.....</b>	<b>p.50</b>
✓	<b>11-3. Les cents fleurs.....</b>	<b>p.51</b>
✓	<b>11-4. Des responsabilités partagées.....</b>	<b>p.52</b>
✓	<b>11-5. Des sociétés de création.....</b>	<b>p.52</b>
✓	<b>11-6. Des voisinages turbulents.....</b>	<b>p.53</b>
□	<b>12. Métapolis, F. Ascher.....</b>	<b>p.55</b>
□	<b>13. L'urbain sans lieux ni bornes, M.M. Webber.....</b>	<b>p.60</b>
□	<b>14. La transition urbaine, M. Wiel.....</b>	<b>p.64</b>
□	<b>15. La ville émergente, Y. Chalas.....</b>	<b>p.68</b>
□	<b>16. Le devenir des villes, P. Hall.....</b>	<b>p.71</b>
□	<b>17. La ville de l'âge III, C. De Portzamparc.....</b>	<b>p.74</b>

# Fiches des scénarios 1-1 / 1-2 / 1-3

## Mercalex / Civitas / Exurbia

### I - Producteur du scénario

**Auteur** : Pierre Gabe.

**Mots clés** : Marché / Individu / Progrès technique / Entreprise / Internationalisation / Construction européenne / Environnement / Citoyenneté / Utilité sociale / Service public / Quartier en difficulté.

**Titre** : *La ville et EDF*

Inter Editions, cahiers de prospective, juillet 1995.

### II - Scénarios par grands paramètres

**Scénario 1-1 : Mercalex** : *La loi du marché, ou la ville comme vecteur du développement économique*

#### 2.1 Spatial

- **À chaque quartier son type de population** : des quartiers résidentiels protégés et avantagés en termes de confort, de commodité, et de sécurité urbaine (31)<sup>1</sup>; des faubourgs accueillant les classes moyennes (32); des quartiers paupérisés en déshérence (32).
- **Ville à plusieurs vitesses** : passage du rêve d'un aménagement du territoire équilibré à la réalité de développements urbains forcément inégaux (31).
- Toutes les villes n'ont pas les mêmes atouts : les **critères de taille** et de situation géographique sont discriminants dans l'intégration ou non à la compétition internationale (31).
- Pour les villes de dimension plus modeste, seule solution pour s'assurer dynamisme et attractivité économique : les **regroupements** ou les **misés en réseaux** (31).
- Rester dans la compétition urbaine signifie aussi s'ouvrir et valoriser son **bassin de proximité**, c'est notamment le cas pour les régions urbaines (31).

#### 2.2. Déplacements et relations

- Pour être attractif, le « produit ville » nécessite un **solide réseau de transports interurbains** (31) car l'utilisation des transports en commun reste nettement plus accessible à la majorité de la population que la possession d'une deuxième voiture individuelle (35).
- L'automobile est domestiquée et **la voiture électrique** s'impose comme le grand vainqueur des déplacements en ville (35).
- les déplacements sortent de plus en plus des limites souvent imprécises des agglomérations (35).
- Les réseaux de transports aériens, autoroutiers et ferrés modifient d'autant plus l'appréhension du territoire qu'ils sont modelés par l'économie de marché (35).
- Dépendance forte entre la **qualité des services collectifs** offerts et le niveau de revenu des habitants du quartier (34).

#### 2.3. Social

- L'Europe par ses **accords-cadres** régleme et libéralise l'ensemble de l'activité économique (principe du SMIC abandonné et conventions collectives de marché abandonnées...) (31).
- Différence de rémunération des salariés selon les localisations (31).
- Face à la marginalisation croissante de la population et à l'impuissance de l'État-Providence, on assiste à un **développement de l'économie parallèle** dont la main d'œuvre, non protégée socialement et mal rémunérée, est exploitée. Tout ceci permet aux entreprises comme aux particuliers de satisfaire leur demande de façon ponctuelle et efficace : **flexibilité facilitée** (33).

<sup>1</sup> Les numéros entre parenthèses renvoient aux pages de l'ouvrage

- Face à la **violence urbaine**, manifestation des victimes de l'exclusion sociale et de la xénophobie, la répression et la sanction sont dans nombre de cas plus efficaces qu'une politique de prévention et d'insertion (32) ; développement de la **mafia** même si le maintien d'une sécurité minimale sur l'ensemble du territoire est préservé (34).
- Même si l'État assure le minimum vital, il veille essentiellement à la **liberté du marché**. Les populations les plus démunies disposent des prestations de base, mais cela n'empêche pas nombre de celles-ci de vivre en dessous du seuil de pauvreté (34).
- **Données démographiques** en France : baisse de la fécondité comme dans les autres pays européens, diminution de la taille de la famille et augmentation des familles monoparentales(32), mariages plus tardifs car subordonnés à la réussite professionnelle et accroissement de la solitude (32).
- **Système de formation** adapté aux besoins locaux de compétences (31) et en conséquence : financement des enseignements selon la demande du marché (33).
- Fin du poids moral des élites artistiques et intellectuelles (34).

#### 2.4. Économie

- Développement des villes dépendant de leur force attractive pour les investissements privés, car, en termes d'organisation de l'activité économique ou de gestion des services collectifs, l'**efficacité des initiatives privées** est désormais reconnue (30).
- En conséquence, désengagement progressif des pouvoirs publics des différents secteurs au profit du privé (30).
- Le réservoir de main d'œuvre donne au marché cette fameuse flexibilité, propice aux profits (33).
- Les normes antipollution et les mesures de désengorgement des villes participent à la relance de la croissance économique (35).

#### 2.5. Gouvernance

- Rôle accru affirmé par les grandes villes dans leur évolution urbaine, **regroupement des communes rurales** à un échelon pluri-cantonal (35), et **développement des synergies** entre les villes et leur territoire environnant par les régions (qui vont être redécoupées) (36). En conséquence : suppression des départements -compétences transférées aux nouvelles communes des régions- (36).
- Place dominante de l'Europe en matière de réglementation de l'activité économique, et donc, l'Etat se contente de maintenir une **régulation minimale** (36).
- Large responsabilité des communes en matière de sécurité (34).

#### 2.6. Environnement

- Les **normes antipollution**, édictées au niveau européen, assainissent l'atmosphère des cités (35).

#### 2.7. Technologies émergentes

- R. a. s.

### **Scénario 1-2 : Civitas** : *Le retour aux sources, ou la ville citoyenne*

#### 2.1. Spatial

- **Désertification rurale** affirmée et développement des phénomènes spéculatifs locaux (39).
- **Cogestion du droit du sol** entre les maires ruraux et ceux des grandes villes (39).
- Passage des « SD-POS » à des programmations mêlant « visions macro-micro-régionales et les pratiques de terrain » (39).
- Coups de frein aux mécanismes spéculatifs en ce qui concernait les centres urbains, développement concerté des petites et moyennes villes, investissement dans des banlieues jusqu'alors coupées de leur environnement, stabilisation de la population rurale (39).

#### 2.2. Déplacements et relations

- Développement de la **multimodalité** (38).
- Réintroduction de la **fluidité** dans le quotidien des gens et donc développement de leur **espace de liberté** (37).
- La maîtrise de l'automobile a pris valeur de principe et est devenue moyen d'action (38).
- Les automobilistes redécouvrent le plaisir d'une conduite détendue alors que l'**usage de la bicyclette** connaît un essor naturel (38).



- L'Etat impose des plans de transports urbains et interurbains financés par des **péages supplémentaires sur le stationnement**. Il permettent la création de zones piétonnes urbaines desservies par bus, la multiplication de parkings à proximité des gares, l'extension des lignes de bus et de tramways dans les banlieues, la densification des horaires, la mise en chantier de nouvelles lignes TGV ... (38)

### 2.3 SOCIAL

- **Cloisonnement progressif des classes sociales** (36)
- Pour une meilleure qualité de la vie collective mise en avant des concepts d'autonomie et de solidarité (36) accompagnée de deux valeurs cardinales : le **sens civique** et la **citoyenneté**,
- **Justice et discrimination positive** sont les garants du bon fonctionnement de CIVITAS (37)
- **Mixité sociale, inter-générationnelle et professionnelle** dans les quartiers est favorisée ce qui contribue à des formes nouvelles de service au quotidien et à une stimulation du lien social (38),
- **Partage du temps de travail**, redistribution des ressources et rénovation du service public (39),
- Dans la vie active, succession de période de forte activité, mi-temps, phases sabbatiques (40)
- **Système méritocratique** car c'est le ciment du lien social (40)
- L'habitant a un **fort sentiment d'appartenance** à la collectivité : stabilité favorisant l'intégration et la participation de chacun à l'intérêt collectif (41)

### 2.4 ECONOMIE

- **La fonction économique intègre la fonction sociale** ; les formes de participation des habitants à tous les niveaux de la société se sont fortement multipliées en échange de faibles rémunérations mais d'une forte reconnaissance sociale (40)
- Face au ralentissement de la croissance, et aux difficultés d'une juste répartition du travail, modification des références individuelles et des aspirations collectives (36)
- Coexistence d'une production concurrentielle et de services non marchands non soumis à la concurrence internationale (41)
- Accords internationaux sur la **division du travail** (41)

### 2.5 GOUVERNANCE

- Un Etat central fort, régulateur, imposant le principe de cohérence et de cohésion entre collectivités locales<sup>1</sup> par le biais de « **contrats de progrès** » entre lui et la ville permettant aux communautés urbaines de définir leurs projets de développement(37),
- **Regroupements** favorisant les économies d'échelle, (37)
- L'élus est identifié à son territoire de base, ce qui permet l'émergence de contre-pouvoir et la prise de parole des citoyens (37)
- « **La fiscalité locale** a su prendre suffisamment d'indépendance pour générer une vraie décentralisation, assez homogène pour fonder une péréquation nationale à la base de la politique d'aménagement ».

### 2.6 ENVIRONNEMENT

- ras

### 2.7 TECHNOLOGIES EMERGENTES

- ras

---

<sup>1</sup> Ce contrat de progrès a cassé la cascade des échelons d'autorité et d'intervention qui noyait bien souvent le principe de l'intérêt général au profit des particularisme régionaux, départementaux et communaux, favorisant l'adoption d'une vision homogène du territoire.

## **Scénario 1-3 : Exurbia** : *Le rêve technologique, ou la ville disséminée*

### **2.1. Spatial**

- La notion de « **désert français** » a disparu du vocabulaire (42).
- Passage de la « **ville physiquement centralisatrice** » aux « **villes polycentriques** » gérées à échelle humaine et aux « **territoires autrefois ruraux, à présent diversifiés** » (43).
- L'hyperconcentration dans quelques mégapoles est aujourd'hui une crainte révolue (42).
- Le suburbain concentre populations défavorisées et ménages en voie d'ascension sociale (45).
- **L'espace exurbien est constitué de multiples pôles** - centres d'affaires, centres commerciaux, zones d'entreprises, ateliers d'enseignement... - fractionnés en une série de petites structures territoriales de proximité - commerces, services, bureaux... - (45). Il occupe la majeure partie du territoire, constituant la zone privilégiée des implantations d'entreprises et des habitations des classes moyennes et favorisées (45).

### **2.2. Déplacements et relations**

- Urbains par leur mode de vie, les Exurbien se sont éloignés des agglomérations citadines (42)
- Les villes sont fréquentées, à l'exception des sièges d'entreprises, pour leurs capacités culturelles et touristiques, mais elles sont aussi des foyers d'insécurité et d'exclusion (43).
- Diminution des contraintes du travail grâce au **télétravail** (43).
- On renoue avec un mode de vie organisé autour de **l'habitat individuel**, de la structure familiale et de la participation à la vie locale (43).
- Le citoyen Exurbien aspire au bonheur familial et individuel et s'épanouit au sein d'une communauté de vie étroite, mais cohérente, dans laquelle il peut intervenir (44).

### **2.3. Social**

- Mode de vie recentré sur **l'habitat individuel, la structure familiale et la participation à la vie locale** (43).
- Le foyer n'est plus seulement le symbole de la cellule familiale, c'est le lieu de tous les investissements tant professionnels qu'individuels (43).
- Les anciens centres urbains se sont vidés de la majorité de leur population mais de nombreux célibataires y vivent encore (45).

### **2.4. Économie**

- Passage de « **l'entreprise fordienne** » à « **l'entreprise éclatée** » qui va de paire avec la **polynucléarisation** de l'espace (44).
- Fin du modèle de l'entreprise intégratrice et forte revalorisation de **l'aménagement de l'habitat** (43).
- L'insertion dans la compétition internationale ne doit plus se faire grâce au « **sacrifice du bien-être individuel** » mais dans la prise en compte simultanée des nouveaux modes d'organisation des entreprises, de l'importance croissante des services et de leur adaptation aux besoins et à la demande des exurbien et des aspirations des actifs (44).
- Ce « **déménagement du territoire** » a induit une nouvelle croissance fondée sur la relance de la consommation liée aux nouveaux services et aux nouvelles demandes de l'Exurbien (44).

### **2.5. Gouvernance**

- **Amoindrissement du rôle de l'État** : la gestion de la vie quotidienne est déléguée au niveau local (commune développe un vrai pouvoir local participatif) ou régional (région adopte les grandes orientations en matière de développement économique<sup>3</sup>, et gère son agglomération). L'Europe s'est imposée comme le nouveau garant des décisions concernant la destinée nationale (responsable des grands équilibres et de l'implantation des principales infrastructures) (46).

<sup>3</sup> NDR : je pense qu'il s'agit de la région institutionnelle.

- Cette nouvelle organisation des pouvoirs donne lieu à une **redistribution des finances**. A la base, les communes gèrent leurs dépenses, grâce à la décentralisation de la perception de nombreux impôts. Une **péréquation financière**, décidée dans ses principes au niveau européen, est administrée par les régions (47).
- Le système éducatif est une compétence régionale pour le secondaire et le supérieur, et municipale pour les écoles primaires et maternelles (46).

## 2.6. Environnement

- Les exigences de l'environnement se sont opposées à l'attraction centenaire des villes (42).

## 2.7. Technologies émergentes

- Les innovations technologiques ont permis aux aspirations individuelles d'inventer un **nouveau mode de vie** (42). Ajoutées à la diversification des modalités de transport et au retour du tout automobile, elles permettent un **libre choix du territoire d'habitation** (43).
- Le **télétravail** entraîne la diversification des déplacements et le désengorgement du trafic (44).
- Le **progrès technique** entraîne la fin des problèmes de stationnement et la diversification des véhicules : (45)
  1. Longues distances : auto classique ;
  2. Déplacements de proximité : auto électrique ;
  3. Transports interurbains : survivance du passé citadin<sup>4</sup> ;
  4. Réseaux aériens et TGV : amélioration du quadrillage du territoire.

## III - Dialectique entre les scénarios

3 scénarios qui s'articulent sur 3 logiques de développement différentes : loi du marché, citoyenneté, technologie. Chaque scénario est une alternative de l'un par rapport à l'autre. Ils permettent à l'entreprise de savoir ce qui constitue son « identité profonde » et comment il est possible de la préserver à l'avenir en décidant d'engager des actions dans le présent.

## IV - Utilisateurs des scénarios

EDF afin que l'entreprise puisse se préparer aux changements à venir de la société urbaine et améliorer les conditions d'exercice de ses activités.

---

<sup>4</sup> Il n'y a plus de projets d'extension sans bornes. NDR : Nous sommes dans le scénario de la ville disséminée où règne « l'anti-densité ».

## Fiche des scénarios 2-1 / 2-2

### I - Producteur du scénario

**Auteurs** : Alice Rouyet, Frank Scherrer.

**Mots Clés** : Ville compacte / Ville de proximité / Ville à courtes distances / Mixité fonctionnelle / Mobilité / Eclatement urbain / Communication / Télématique / Agglomération / Individualisation.

**Titre** : « *Lebensraum stadt* », « *La ville, espace de vie* » Mobilité et communication dans les grandes villes allemandes en 2020 : 2 scénarios  
Revue 2001 Plus... n° 40, Centre de Prospective et de Veille Scientifique, DRAST, ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, novembre 1996.

### II - Scénarios par grands paramètres

**Scénario 2-1** : Vers une urbanité organisée : mixité fonctionnelle et polycentrisme

1. D'avantage d'urbanité et d'accessibilité :
  - une ville faite de quartiers autonomes (6) ;
  - tout le nécessaire à proximité (6) ;
  - une meilleure accessibilité (7) ;
2. Une ville « conciliante » pour ses habitants et pour l'environnement :
  - un trafic plus sociable (8) ;
  - moins de nuances (8) ;
  - une circulation plus sûre (8) ;
  - moins d'espace pour la circulation et le stationnement (8).
3. Une mobilité accrue grâce à la télématique :
  - une expansion considérable du réseau télématique (9) ;
  - télématique et trafic (9) ;
  - la réduction du transport individuel motorisé (9) ;
  - stabilité de la mobilité professionnelle (10) ;
  - faible augmentation de la mobilité liée au temps libre (10) ;
  - accroissement du transport de marchandises (10).
4. Le prix de l'urbanité : des politiques volontaires :
  - le primat de la planification dans l'aménagement du territoire (11) ;
  - priorité aux transports publics ou alternatifs (11) ;
  - une plus grande « sociabilité » du trafic individuel motorisé (11) ;
  - le transport de marchandises favorisé (12) ;
  - le financement : coopération entre public et privé (12) ;
  - des stratégies de persuasion (12).
5. Une société plus exigeante :
  - une amélioration moyenne du bien-être (13) ;
  - une différenciation des exigences de mobilité (13) ;
  - plus de compétences et moins de tolérance (13) ;
  - des processus de planification fondés sur la participation de la population (14).

#### 2.1. Spatial

- **Mixité de fonctions de natures diverses** localisées dans des espaces restreints où s'inscrivent des espaces industriels délimités et des espaces dédiés au loisirs (6)<sup>5</sup>.
- Dans les centres sont associés des logements, commerces, services aux personnes et aux entreprises pour

<sup>5</sup> Les numéros entre parenthèses renvoient aux pages de l'ouvrage

créer des centres vivants (6).

- Le centre sert de **foyer culturel** pour l'ensemble de la ville tandis que les établissements annexes satisfont aux besoins des zones avoisinantes (6).
- Les institutions politiques, culturelles et commerciales demandent à disposer d'emplacements représentatifs au centre (6).
- Le développement des commerces et des zones industrielles qui participent de la mixité fonctionnelle ont permis la **reconquête des espaces en friche** en zone à usage mixte (6).
- **L'étalement urbain** lié à la modification des structures économiques, a pu être freiné (6).
- La consommation d'espace baisse, c'est surtout dans le territoire suburbain que l'on peut procéder à une **densification des structures spatiales** (6).
- La **limitation des zones ouvertes aux voitures personnelles** a fait renaître les caractéristiques traditionnelles d'une ville (forme compacte, la continuité dans la construction, la mixité fonctionnelle...) (8).
- Développement du **lieu de travail mobile**, le « bureau nomade » (9).

## 2.2. Déplacements et relations

- **Peu de circulation au centre de la ville** ainsi que dans les centres annexes ; on y accède avant tout grâce aux transports collectifs (6).
- Les **commerces de proximité** assurent l'approvisionnement de base dans toute l'agglomération ; seuls des achats très spécifiques nécessitent un déplacement au centre-ville ou dans les zones commerciales périphériques (6).
- L'intégration des espaces de détente et de loisirs aux zones résidentielles ainsi qu'une offre étendue de télécommunication permettent de diminuer la circulation (6).
- La **densification urbaine** permet d'égaliser les avantages entre les différents modes de transport et l'univers de choix des usagers augmente (8).
- Les mesures financières de régulation obligent les usagers de la route à choisir entre les différents modes de transport en calculant les coûts directs et indirects des déplacements,.
- L'élargissement concomitant de l'offre de modes de transport alternatifs, et le développement des technologies de gestion du trafic accroissent encore « l'égalité des chances » des différents modes (8).
- **Augmentation du trafic non-motorisé** (développement de zones piétonnes et de réseaux bien aménagés de pistes cyclables). Conception de véhicules spécialement conçus pour le transport individuel et le transport des marchandises : ils améliorent la sécurité de la circulation en ville (8).
- Les centres principaux et annexes sont **reliés entre eux** par un petit nombre d'itinéraires dédiés aux transports en commun et au trafic individuel motorisé sur des voies séparées, et la plupart des itinéraires alternatifs ont été supprimés (8).
- La décroissance du trafic est due au **grand nombre de lieux de travail mobiles** qui ont remplacé les bureaux fixes, et aux services de prestation assistés par ordinateur (9).
- La circulation liée aux loisirs a pu être réduite dans certains secteurs grâce à une **offre assez large de loisirs informatisés** disponible dans presque tous les foyers sinon au sein du voisinage immédiat (9).
- **Le trafic lié au transport de marchandises n'a pas diminué**. La densité plus élevée du trafic résulte aussi des déplacements induits par le développement des services après-vente et de réparation des systèmes télématiques (9).
- Des mesures financières ont réduit l'accroissement du taux de motorisation des ménages jusqu'à un point de stagnation (9).
- Les habitants ne renoncent pas tout à fait à la voiture mais comparent, afin de choisir le moyen de transport le plus opportun pour les différents trajets (9).
- **Les services de transport public ont pu être améliorés** grâce à de nouveaux modes plus performants, surtout dans les liaisons externes aux grandes agglomérations (11).
- Le concept d'**unités décentralisées** se trouve consolidé par l'organisation des réseaux de transports collectifs : tramways sur les lignes tangentiels et prestations plus souples de transports en commun (taxis collectifs) en périurbain (11).
- Le réseau routier dans le centre des villes et partiellement dans les centres annexes est réservé aux transports des marchandises (11).
- Innovation : des minibus confortables contribuent à l'individualisation et à l'augmentation de l'attrait du transport en commun (12).
- Mise en place de voies réservées au transport de marchandises, pour la circulation et le déchargement, encouragement des entreprises privées spécialisées dans les systèmes de pilotage et d'information à distance, interdiction de circuler dans les régions à fort trafic de marchandises pour tous les véhicules qui ne sont pas

dédiés à cet usage (12).

- **Les stratégies de persuasion** en faveur de la circulation des piétons et des cyclistes ont eu des effets déterminants sur la diversification de l'offre de transports (12).

### 2.3. Social

- La planification a permis de limiter l'implantation de centres de loisirs occupant de vastes superficies (organisation décentralisée et multifonctionnelle), ce qui provoque une réduction de la circulation.
- L'augmentation de l'offre de loisirs dans le périmètre de la marche à pied réduit également le trafic individuel motorisé. En revanche, la concentration résidentielle et la limitation de la mobilité au quotidien provoquent une **augmentation de la circulation en période de temps libre** (10).
- Des mesures pour **maîtriser et « socialiser » le trafic** (covoiturage, voiture urbaine...) ont été accompagnées de stratégies de persuasion, en particulier pour généraliser auprès des usagers la pratique du calcul des coûts et des temps de déplacement (12).
- L'augmentation de la prospérité a d'abord renforcé la « **société des deux tiers** » formée par les détenteurs d'emplois, ce qui aggrave les formes de ségrégation, provoque des conflits sociaux et rend plus nécessaire encore une réorganisation de la répartition des pouvoirs afin d'assurer une meilleure redistribution en faveur des plus pauvres (13).

### 2.4. Économie

- Développement des commerces axés sur l'information, car forte utilisation de la télématique et du télétravail (6).
- **La nouvelle organisation de la production** favorise le développement de PME qui se prêtent mieux à une localisation dans des secteurs de mixité fonctionnelle (6).
- **Le développement des structures décentralisées** augmente le nombre de lieux de consommation (travail, achats, loisirs, management du quotidien) à proximité des logements, ce qui facilite et améliore l'accessibilité au bénéfice notamment de la population non motorisée (7).
- **Croissance économique** grâce au marché unique européen, la relance économique dans les nouveaux länders et la situation dans les pays de l'Europe de l'Est (10).
- Principe de l'égalité d'implantation d'activités entre les régions (11).
- La croissance des échanges internationaux et de la productivité n'ont pas entraîné de changements importants dans la situation économique mondiale (13).
- La richesse individuelle n'a pu s'accroître qu'avec modération parce que l'assouplissement du système social et la réduction des transferts nécessite davantage de ressources propres pour garantir la protection sociale (13).

### 2.5. Gouvernance

- Les communes d'une agglomération coordonnent entre elles leurs démarches en matière de planification. **La péréquation financière entre les communes** égalise les chances et les charges des différents secteurs (11).
- Baisse du seuil de tolérance individuelle envers les réglementations étatiques et moindre propension à accepter l'égalisation des intérêts des différents groupes (13).
- La baisse de ce seuil de tolérance oppose des intérêts multiples, d'où un **regroupement des particuliers au sein d'associations** pour défendre leurs intérêts communs (14).
- Les démarches de participation à grande échelle dans le cadre de la planification urbaine et régionale sont indispensables pour susciter **l'adhésion de la population aux projets** (14).
- **La population prend une part plus active au travail de prévision** mais avant tout pour des projets de petite envergure, à court terme, et de manière souple (14),.

### 2.6. Environnement

- L'importance grandissante que la population accorde à un logement permettant à la fois un accès aisé à la nature et à l'environnement urbain, se manifeste dans l'offre de logement et dans une construction plus dense, au centre de la ville, comme dans les centres annexes (6).
- **La prise de conscience des atteintes à l'environnement** a poussé à l'installation généralisée de catalyseurs et à une diminution des taux autorisés d'émission de gaz polluants pour les voitures diesel (8).
- Le respect de la limitation de vitesse et la diminution effective de la vitesse ont largement contribué à une réduction locale des nuisances sonores et de la pollution par les oxydes toxiques (8).

- Une grande partie de la population a pris conscience (à son échelle) des problèmes de l'écologie urbaine (11).
- La législation européenne concernant les émissions toxiques s'est renforcée. Les sources d'énergie non fossiles acquièrent de plus en plus d'importance car épuisement des réserves de pétrole (11).
- En dehors du transport des marchandises seules des voitures non polluantes (surtout à propulsion électrique) sont tolérées en centre-ville (12).

## 2.7. Technologies émergentes

- Le centre-ville garde ses avantages d'accessibilité et de contact direct, mais vis-à-vis des centres annexes, ces avantages ont diminué. Les facteurs décisifs ont été le développement des services de télécommunication et l'organisation polycentrique du trafic (7).
- Comme auparavant, le téléphone occupe le premier rang en matière de communication à distance. Au deuxième rang figure le « textfax », une forme amplifiée du télécopieur, qui codifie et transmet des textes et des données (9).
- Le téléphone mobile a une fonction clé dans le domaine de la télématique. Des modules supplémentaires pour le traitement des données permettent de transformer le téléphone mobile en PC ayant le format d'un porte-document (9).
- Les services télématiques jouent un rôle important dans l'organisation du trafic. Ils contribuent notamment à l'optimisation des voies et à l'évitement des embouteillages réduisant ainsi les effets stressants d'une forte densité de circulation (9).
- Les effets de substitution par la télématique se font sentir dans tous les secteurs mais n'amènent pas de réduction de la densité du trafic de poids lourds, car l'usage des techniques d'information a provoqué une augmentation du transport des marchandises (9).

## Scénario 2-2 : La ville au fil de l'autorégulation

1. L'agglomération, moteur du développement global :
  - des métropoles insérées dans le mouvement de mondialisation (16) ;
  - une économie de compétition (16).
2. Une dynamique urbaine fondée sur la séparation des fonctions :
  - le cœur de la ville (18) ;
  - le centre ville (18) ;
  - les quartiers extérieurs au centre (18) ;
  - la périphérie (19) ;
  - une multitude de fonctions spécialisées (19).
3. La télématique au secours de la congestion :
  - la télématique détermine toute la communication (20) ;
  - télématique et trafic (20) ;
  - une mobilité professionnelle en forte augmentation (21) ;
  - le transport de marchandises favorisé (21) ;
  - une circulation importante liée aux loisirs (21) ;
  - les aspects du développement du trafic (22).
4. Des politiques publiques limitées à l'amélioration des réseaux de communication :
  - les efforts publics pour une maîtrise du trafic (23) ;
  - une politique de planification et participation limitée aux infrastructures (24).

### 2.1. Spatial

- L'agglomération a pu préserver son caractère urbain (17)
  - Le cœur de la ville : les constructions sont hautes et denses, les rues et les places sont animées, jour et nuit. Pendant la soirée et la nuit, les établissements culturels, de divertissement et de consommation sont fréquentés en permanence ; il n'y a plus d'heures de fermeture. Le nombre d'habitants au centre a augmenté mais les logements au centre sont relativement chers (18).
  - Le centre ville : c'est dans le centre qui confine au cœur de la ville qu'une aggravation supplémentaire de la ségrégation sociale a des difficultés à être évitée. On poursuit une « polycentralité modérée » mais sans conviction. Seuls les demandeurs solvables peuvent accéder aux logements en centre ville. Contrairement au scénario A, la structure de la ville ne se caractérise pas par la proximité des lieux

### **de logement et de travail (18).**

- **Les quartiers extérieurs au centre** : calme et verdure prédominant. Trafic presque constamment dense uniquement sur les grandes routes et dans les centres annexes. Les commerces de proximité sont implantés dans les endroits les plus accessibles (places et carrefours). Les implantations en discontinuité s'avèrent durables. La dissociation fonctionnelle s'accroît, en particulier la disjonction entre lieux d'habitation et de travail et la délocalisation des fonctions économiques liées aux entreprises. L'accessibilité des lieux de travail, de consommation et d'offre culturelle diminue en fonction de la distance entre le lieu de résidence et le centre de la ville (19).
- **La périphérie** : mis à part les fonctions de « back offices », la plupart des fonctions dirigeantes des entreprises sont restées dans le centre des villes mais la majeure partie de la production matérielle est transférée en dehors de l'agglomération. Le rapprochement de la résidence au lieu de travail est parfois rendue plus complexe par la spécialisation croissante des qualifications, des exigences écologiques ou organisationnelles ; d'où le **transfert d'une grande partie des lieux de travail du centre aux secteurs périphériques**, dans des parcs d'affaires desservis de façon préférentielle par les transports collectifs et raccordés au réseau ferroviaire. Cependant, ces implantations se traduisent par une augmentation globale des temps de déplacement (19).
- **Le centre de la ville** reste le siège principal des entreprises et des administrations ; c'est la vitrine de la ville et encore un lieu de résidence, bien que le niveau de ségrégation sociale y soit élevé (19).
- Les quartiers commerciaux de taille significative sont rares dans les centres des zones suburbaines, c'est plutôt en dehors de ces centres annexes que se sont constitués des pôles spécifiques d'achats et d'affaires (19).
- La consommation de surface et l'urbanisation extensive sont toujours les caractéristiques du développement spatial des villes, mais elles se produisent à un rythme plus modéré à mesure qu'on se rapproche du centre (19).
- **Echec de l'organisation décentralisée et multi-fonctionnelle des lieux de loisirs** et de leur raccordement aux réseaux de transport en commun ; l'objectif de diminuer le volume global du trafic lié au temps libre et de transfert vers les transports collectifs n'a pas été atteint (21).

## **2.2. Déplacements et relations**

- Les agglomérations, qui n'assurent plus leur renouvellement démographique par le mouvement naturel, accueillent d'année en année un **grand nombre de migrants**, venant surtout d'Europe orientale, du Proche Orient et d'Asie centrale ; seule politique qui puisse, dans une certaine mesure, régler le problème du vieillissement de la population (16).
- L'augmentation réelle des revenus des particuliers a été limitée par des mesures ponctuelles de renchérissement de la mobilité individuelle, par une majoration des assurances vieillesse et maladie et par une **déréglementation de la protection sociale** (16).
- L'accroissement de la circulation automobile augmente la congestion ce qui porte atteinte au fonctionnement économique, public et privé (16).
- Dans le centre ville, en raison du niveau croissant d'activités économiques et sociales, la mixité fonctionnelle ne peut être réalisée qu'à un niveau restreint. La proximité des habitations et des commerces ne peut être assurée que par un changement du comportement des consommateurs et par la réservation des emprises nécessaires dans les plans d'aménagement. Mais le contexte ne favorise ni l'un ni l'autre (18).
- **L'étalement résidentiel** comme **l'accroissement de la spécialisation de l'espace urbain** sont liés à l'accroissement de l'usage de la voiture (19).
- **La marche à pied décroît**, notamment au cœur de la ville mais aussi dans le centre en général ; dans les secteurs périphériques, elle n'existait déjà plus (19).
- **Le système du « péage urbain » est instauré**, non seulement sur les autoroutes, mais aussi aux centres des villes. Les déplacements destinés à faire les courses ne sont plus très rentables ; le **télé-achat** s'y substitue dès que c'est possible (20).
- Des services de prestation assistés par ordinateur ont également un effet favorable sur la densité du trafic (21)
- La circulation due aux loisirs a pu être réduite grâce à une offre assez large de loisirs informatisés à haute qualité de son et d'image, disponibles dans presque tous les foyers (21).
- **L'immigration et la multiplication des offres d'emplois a provoqué un accroissement du nombre de personnes actives** ce qui a amené le volume des déplacements à augmenter de moitié en km/personne pendant les 30 dernières années, même si la compétence des individus à optimiser le nombre de trajets quotidiens s'est développée (21).
- Les tentatives visant à diminuer en dehors des centres et de manière énergique le trafic motorisé ont échoué



en raison de l'opposition de la population (21).

- Les mesures visant à l'égalisation des chances des modes de transport et à une plus forte utilisation des transports collectifs ont simplement permis à ceux-ci de maintenir leur part de marché (21).
- La motorisation croissante a mis en valeur de nouveaux potentiels de concentration et de spécialisation des fonctions territoriales (21).
- Les grandes voies urbaines ont été réorganisées au centre comme dans les pôles commerciaux afin de maîtriser le trafic individuel motorisé en faveur de la circulation des marchandises (21).
- Grâce à des zones piétonnes et un réseau bien aménagé de pistes cyclables, l'importance du trafic non-motorisé a augmenté (22).
- Des véhicules spéciaux, petits et peu polluants, conçus pour les déplacements individuels ainsi que pour le transport des marchandises représentent, grâce aux mesures d'encouragement de l'Etat, une part considérable du parc de véhicules de transport (22).
- La population comme les acteurs politiques et économiques, se disent prêts à développer et à réaliser des mesures qui visent à réduire les déplacements individuels motorisés, et à encourager simultanément les déplacements non-motorisés et les transports collectifs (23).
- Le législateur a décidé de réguler de manière plus énergique le trafic dans les régions à forte concentration industrielle et démographique ; les coûts du transport individuel motorisé sont presque intégralement à la charge de celui-ci (23).
- Pour ne pas limiter la liberté de choix des citoyens, on préfère des mesures financières, qui renforcent la ségrégation sociale, à d'autres mesures, comme par exemple une interdiction de la circulation. Cependant, on ne peut pas renoncer à certaines limitations de droits d'accès dans les centres villes (23).
- L'augmentation constante des charges d'exploitation a rendu plus chère la conduite automobile; ceci a provoqué un emploi plus civique de la voiture et a favorisé la tendance à l'achat et à la distribution de voitures plus compactes mais à utilisation universelle (23).
- Plusieurs mesures ont été mises en place pour une meilleure organisation du transport de marchandises : voies réservées au transports de marchandises, interdiction de circuler dans les zones à fort trafic de marchandises pour tous les véhicules qui ne sont pas dédiés à cet usage... (23).
- Le réseau routier dans l'hypercentre comme dans la zone centrale en général est surtout réservé au transport des marchandises (23).
- Généralisation de véhicules de livraison adaptés à la ville (23).
- À côté du transport de marchandises, et mises à part quelque exceptions temporairement bien limitées pour les riverains, seuls les véhicules non polluants sont tolérés au centre-ville.
- A l'offre conventionnelle de transports collectifs de surface (bus) s'ajoutent des minibus confortables qui contribuent à l'individualisation et à l'augmentation de l'attrait des transports en commun (23).
- Bien que freiné, le degré de motorisation s'est accru et a provoqué un goulot d'étranglement grave du trafic dans les quartiers résidentiels à forte densité, proches du centre. Le conflit entre le désir d'une ville écologique et le désir d'une libre utilisation de l'automobile s'est aggravé (24).

### 2.3. Social

- L'agglomération urbaine est plus que jamais le lieu central du développement politique, économique et social. La prépondérance de l'agglomération comme espace de vie, lieu culturel et lieu de la prise de décision politique, économique et sociale s'est sensiblement renforcée en 2020 (16).
- Le mouvement pour le respect et l'affirmation des droits individuels se confirme de plus en plus (17).
- Les disparités sociales augmentent (19).
- l'extension progressive du pluralisme et de l'autonomie de la société a surtout été favorable au trafic individuel. (21).
- Un minimum de sociabilité a pu être maintenu, mais moindre que dans le scénario précédent (22).
- Mesures pour maîtriser et socialiser le trafic (co-voiturage, voiture urbaine...) (24)

### 2.4. Économie

- Les efforts de la communauté internationale n'ont pu ni réduire la misère et l'exclusion ni trancher les conflits au niveau mondial (16).
- Après 10 à 15 années de recul de la richesse individuelle, la situation des revenus des particuliers s'est améliorée. (16).
- La situation économique mondiale n'a pas connu de changements importants dans les trente dernières années. Les transferts internationaux et la diminution notable du niveau des revenus allemands due à la

réunification, ont pu être compensés relativement rapidement grâce à **une position stable de l'Europe sur le marché mondial** (16).

- **Taux de capitalisation très grand** dû aux efforts pour la diminution des coûts et l'accroissement de la productivité (16).
- **Taux de chômage stabilisé à un niveau élevé** (16).
- Les engagements internationaux, la protection sociale et les nécessités de la politique économique et de la politique régionale sont une charge très forte pour le budget public (16).
- **Lentement, le poids économique du centre s'efface** (19).
- Le marché unique européen et l'intégration politique et économique d'une trentaine de pays en Europe a considérablement intensifié le trafic (21).
- Les restrictions importantes qui ont été apportées au trafic individuel motorisé dans les centres des villes ont porté leur fruit. L'amélioration simultanée de l'accessibilité à pied, - au moins au centre de la ville -, a pu stabiliser la mobilité piétonne dans le cadre plus général du « trafic écologique » (à pied, vélo, transport public) (21).
- Le coût de la vie en général, et les frais de transport en particulier, ont connu une augmentation considérable pendant les 30 dernières années. La population se dit de moins en moins prête à tolérer des majorations des frais de déplacement (22).

## 2.5. Gouvernance

- La marge d'action au niveau politique s'est tellement restreinte qu'on ne peut attendre de la part de l'État des actes qui vont au-delà de la sécurité internationale et interne (16).
- L'opinion tolère de moins en moins les décisions générales à caractère « nivelant » mais exige des **compromis plus pluralistes et des solutions plus locales** (24).
- La politique et la société manifestent de plus en plus d'intérêt à la participation des citoyens aux décisions (24).
- La **bureaucratization** a continué de s'accroître en raison de l'unification européenne mais les compétences du parlement européen ont été renforcées pour en limiter les effets, et au niveau local, les choix sont en principe plus ouverts (24).
- Le processus de planification urbaine est en général décentralisé et transféré progressivement aux communes. Cependant la planification communale se limite en grande partie aux travaux préalables à la réalisation des infrastructures. Ainsi, **les communes sont encore en concurrence** pour la localisation des entreprises à taxes professionnelles avantageuses et pour la résidence des foyers solvables (24).

## 2.6. Environnement

- La pauvreté et la destruction de l'environnement naturel ont continué à s'accroître pendant les dernières décennies
- La **conscience écologique s'est « normalisée »**, devenant un principe d'action (21).
- La législation européenne concernant les gaz d'échappement a été renforcée. Les moteurs diesel et les moteurs à quatre temps respectent les valeurs limites, mais en raison de l'épuisement des réserves de pétrole, des combustibles non fossiles, surtout l'hydrogène, acquièrent de plus en plus d'importance (23).

## 2.7. Technologies émergentes

- Propagation et utilisation étendue de la **télématique** dans presque tous les domaines de la vie (20).
- Les grandes entreprises et bon nombre de moyennes possèdent un branchement de fibres optiques avec une « boîte de connexion à la communication » qui permet d'accéder à de multiples services (20).
- Le **téléphone** est le mode de communication le plus utilisé, grâce au développement du téléphone mobile (mêmes remarques que dans le scénario A). Au deuxième rang figure le « textfax » (20).
- La **téléconférence remplace la réunion avec présence personnelle** mais au total, le taux d'accroissement de la téléconférence reste cependant plutôt modeste (20).
- Si les possibilités de communication accrues grâce aux services de télématique, incitent à davantage de rencontres dans la vie professionnelle et privée et augmentent ainsi la densité du trafic, beaucoup de services télématiques contribuent inversement à éviter des trajets inutiles (20).
- Grâce aux équipements techniques liés à la télématique, on a pu mettre en place un **système de régulation de trafic** assez étendu qui s'applique aussi bien en ville que pour les liaisons interurbaines (20).
- Dans une certaine mesure, le trafic diminue également en raison de la quantité relativement élevée de postes

de télé-travail à domicile ; souvent regroupés sous forme de **bureaux de voisinage** (21).

- Les systèmes de gestion du trafic couvrent la plus grande partie des agglomérations ; ils permettent une intégration intelligente des différents modes de transport et lient le trafic de courte distance à celui de grande distance (23).
- Régulation du trafic par la généralisation du stationnement payant bien que les emplacements privés y échappent (24).

### **III - Dialectique entre les scénarios**

Les auteurs de ces scénarios peuvent être regroupés autour de **3 grands « points de vue »** :

1. Nous avons besoin d'une ville éco-sociale ;
2. La qualité de la vie exige la fonctionnalité ;
3. Notre action exige un pragmatisme ouvert à toute éventualité.

Mais ces thèmes divergents selon la priorité accordée aux **16 critères** suivants :

- Fonctionnalité économique ;
- Possibilité de financement ;
- Protection de l'environnement urbain ;
- Economie de l'énergie et des ressources ;
- Sécurité des transports ;
- Liberté de choix du moyen de transport ;
- Réduction de la circulation automobile individuelle ;
- Choix de l'urbanité ;
- Urbanisme à échelle humaine
- Participation du citoyen ;
- Acceptabilité des actions ;
- Caractère ouvert et non irréversible des options choisies ;
- Prise en compte du long terme.
- Qualité de la vie ;
- urbaine ; Caractère socialement tolérable de la vie
- Protection de la sphère privée ;

### **IV - Utilisateurs des scénarios**

Non identifiés

## FICHE DES SCENARIOS 3-1 / 3-2

### La mosaïque des paroisses / L'archipel des métropoles

#### I - PRODUCTEUR DU SCENARIO

**Auteur** : Bernard PREEL

**Mots clés** : Mosaïque des paroisses / Archipel des métropoles / Environnement / Fiction / Conurbations / Densités/ Ruralité retrouvée/ Technologie / Ecologie / Modernité / L'après-urbain.

**Titre** : LES DEUX SONGES DE LA VILLE  
Descartes & Cie, 1995, 133p

#### II - SCENARIOS PAR GRANDS PARAMETRES

N.B: les numéros entre parenthèses correspondent aux numéros des pages des ouvrages

*L'auteur aborde le continent-futur par le biais de la fiction. Il nous raconte 2 visions de la ville et de la société urbaine de l'avenir à travers la conceptualisation de deux songes : la mosaïque des paroisses et l'archipel des métropoles. L'action se situe entre 1997 et 2020, en Europe.*

**SCENARIO 3-1 : LA MOSAÏQUE DES PAROISSES** : *L'espace construit se resserre en des conurbations de plus en plus denses et impossibles à gérer.*

##### 2-1 SPATIAL

- Lieux-dits se constituent en unités homogènes autogérées où **règlements de copropriété** et **services privés** remplacent un système public ruiné par sa **bureaucratie inefficace** et sa **démagogie égalitaire** (13),
- Développement d'un **urbanisme horizontal** pour mieux puiser les forces telluriques (15),
- La croissance se mue en **excroissance cancéreuse** (18),
- Seuil des 300.000 personnes : les **métropolitains** (18),
- L'**hyper-densité** suscite des fléaux sans rémission ; pénuries physiques (congestion, queues, encombrements, « tours infernales »), nuisances (bruit, pollution), tensions psychologiques (frustrations, stress, dépression, agressivité), crises sociales (violences, inégalités)... Elle met aussi en péril l'économie du fait de la spéculation immobilière qu'elle encourage (18),
- **ANTIURBIA** : la campagne avant l'exode rural, violence du déracinement, nostalgie, impossible retour à la terre, régression qui serait fatale (19),
- **URBIA** : elle a trop grossi et se contente d'agglomérer sans produire assez vite de la centralité, ce qui la condamne (19),
- **SUBURBIA** : sous-ville menaçante qui enserre URBIA. C'est la « zone » ; elle est au bord de l'explosion et de la désespérance autant à cause de la réalité des lieux et des gens que de l'image infamante qui lui colle à la peau (19/20),
- **EXURBIA** : le cercle de l'espace sans nom, intercallé entre la banlieue et la campagne, entre SUBURBIA et ANTIURBIA (20),
- Les **banlieues** incarnent les errements des urbanistes qui, au nom du collectif ont sacrifié la maison individuelle pour résider, l'automobile et les télé-services pour circuler (21). Elles sont destinées à la destruction ou à la régénération (coulée verte,...) (22),
- Les **villes nouvelles** rattrapées par les métropoles y diffusant ses maux (tags, drogue, délinquance...) sans lui apporter la qualité indéfinissable de la vraie ville. Tout y sonne faux ; des banlieues nouvelles (22)

- Les grandes villes c'est :
  - insécurité,
  - rackets des enfants,
  - pollution,
  - chômage,
  - prise d'otage par des coordinations sauvages,
  - bandes incontrôlées de chômeurs et d'immigrés clandestins semant la terreur (25)
- Disposer davantage de mètres carrés est synonyme de cercle vertueux de la croissance, restaurée au début du XXI siècle (31),
- **EXURBIA** : rurbanistes qui marquent mieux la volonté de fusionner la ville et la campagne (32)
- L'espace de la ville éclatée devait se penser et s'organiser avec des lieux fondant leurs particularités sur des vocations enracinées dans leur histoire ou définies au terme d'un projet. Tournant le dos au « mixage » des urbanistes, les exurbanistes, pour échapper aux dangers de l'autarcie, **faisaient l'éloge de la différence**(33),
- Sans les 1000 trafics des marchands, la culture n'aurait jamais eu droit de cité. Le temps n'était pas encore venu où toute la ville entrerait dans la maison. Une part d'elle, la plus noble, celle qui constituait le centre, **sinon l'hypercentre**, allait prendre place dans des « complexes », dans de véritables concentrés de ville offrant tous les avantages de la vieille ville. On y trouverait tout sans en subir les inconvénients (encombrement, pollution, saleté, bruit ...) Greffés sur les artères de communication, ces cœurs artificiels connurent un succès croissant. L'hypermarché (qui permet de gagner du temps et de l'argent) l'emporta vite sur l'hypercentre ; **donc pas de nouvelle jeunesse au « cœur historique »** (43).

## 2-2. DEPLACEMENTS ET RELATIONS

- Les transports collectifs demeurent éreintants, inconfortables et incertains (22),
- Interdire la circulation automobile était suicidaire, la tolérer mortel, alors **vive l'exode urbain** grâce à la technique qui libère l'homme, lui offrant la **possibilité de choisir sa vie** (24/25),
- Les **résidences secondaires** sont considérées comme des résidences principales car là seulement on s'y investit socialement, politiquement et affectivement (27),
- Les nomades touristiques allaient de plus en plus se sédentariser profitant des opportunités nouvelles introduites par la double révolution des communications et de l'organisation du travail (28),
- Le désir de nouer des relations interpersonnelles fortes était à la base du mouvement des collégiales (53),
- L'entreprise fit son entrée dans la maison avec le **télétravail** (58),
- **Double révolution des communications** gommant l'espace :
  - avec l'une, la **physique**, prolongée par le train, l'avion et demain la fusée, on pouvait aller presque partout et de plus en plus vite,
  - avec l'autre, l'**immatériel**, prolongée par le TOT (téléphone-ordinateur-tv), presque tout pouvait venir vers soi et de plus en plus vite (63),
- **EXURBIA** vivait la fascination d'être physiquement loin mais temporellement près, tandis qu'en **METROPOLE**, on vivait la frustration d'être physiquement près et temporellement loin (63),
- L'**automobile** a été l'aménageur du territoire (64),
- Pour l'exurbien, le **transport en commun** = la 3<sup>ème</sup> voiture, « la **voiture dépanneuse** ». Il ne lui offrirait jamais la sensation de liberté, (65),
- La technologie a libéré l'exurbien, grâce à elle, il est plus autonome (68/69),
- Les nouvelles générations sont de plain-pied dans la **civilisation du portable et de l'automobile** ; elles ne voient plus dans l'idée de proximité qu'une notion bien approximative (67/68)
- Le temps hebdomadaire écoulé sur le lieu de travail fut tellement réduit qu'il n'avait plus aucune raison de contraindre la localisation de l'habitat surtout avec les facilités offertes par la libre circulation automobile (70)
- Les Métropolitains avaient eu tort d'imaginer que l'homme moderne se ferait nomade : accroissement de l'**aspiration à disposer d'un habitat bien à soi**, stable au milieu d'un monde si mouvant (70).

## 2-3.SOCIAL

- **Chômage croissant en Europe** (16),
- **Perte de foi dans les responsables politiques et les chefs d'entreprises** (16),
- L'envie de travailler s'effrite, et la majorité aspire à s'épanouir personnellement quitte à restreindre sa consommation (16,17),

- Chaque fois, la ville se défait un peu plus, perdant ce fameux « mixage » des populations et des fonctions (17) ; **tout mixer est une absurdité** (20)
- La ville devenait un **puzzle de ghettos** avec des frontières raciales et des miradors (17),
- Les commerçants quittaient le navire, laissant la place aux trafics des gangs : répression (17)
- Crise amplifiée par les médias (17),
- Avènement de la **société des loisirs** avec :
  - la semaine de ¾ jours de boulot,
  - la diffusion du télétravail,
  - le progrès des liaisons rapides,
  - l'amour que chacun porte à l'environnement (26)
- Dans la nouvelle société européenne : **transfiguration de la famille** (72),
- Construction d'une civilisation du foyer, moral sans excès, intime et chaude (73),
- L'essentiel réside dans le **service**, dans la **relation**. Mais dans une religion qui relie les hommes entre eux et avec l'universalité. Sinon, on connaîtra là aussi le processus de fragmentation minant de l'intérieur les associations (77).

## 2.4 ECONOMIE

- Les libéraux (instigateurs de la révolte fiscale) défendent la ville étalée et les valeurs du home tout en narguant les étatistes (13),
- Les marchands ont fait main basse sur la ville, nous aussi (les métropolitains) en vivant avec l'espoir de construire une utopie (20),
- EXURBIA constituait une bonne chance d'assurer les bases d'une croissance économique saine, reposant sur un besoin authentique et encore si mal satisfait (31),
- L'économie exurbienne : **régime idéal de la concurrence pure et parfaite** (55)
- Le tissu économique aura la **structure d'un patchwork**, pas celle d'un tissu uni (59)

## 2.5 GOUVERNANCE

- Limitation de la délégation du pouvoir et développement de la séparation des pouvoirs (15),
- Haine de la hiérarchie (15),
- Les instances européennes furent dissoutes. Bruxelles abandonnée (35),
- **Le pouvoir réel était local** (36) ; il fallait trouver des solutions au plus près gens (37)
- Montée des exurbains (36),
- Exaltation des vertus de la décentralisation et de la déréglementation (36),
- Exaltation de l'autonomie, de la subsidiarité et de la proximité - germes de la mosaïque des paroisses - villages urbains à la campagne (37),
- **L'éparpillement du pouvoir politique** entre 216600 paroisses = la meilleure garantie contre les dérives totalitaires des continentaux (55).

## 2.6 ENVIRONNEMENT

- L'énergie se transporte mal, mieux vaut la produire localement (35),
- **Obsession de l'hygiène** et pour le corps dans les villes (45/51),
- Droit imprescriptible au soleil et à la vue pour chacun ; **déménagement du territoire** (46)
- Autoroutes, agriculture, bureaux se firent paysagers (47),
- Retour à l'agriculture extensive et bio (l'assolement triennal, pacages sur de vastes...) (48),
- Enrayement du processus de désertification des campagnes (49),
- Mettre de la ville dans la nature plutôt que de faire l'inverse risque de rendre la nature artificielle et donc dénaturée (49)
- la qualité de l'environnement favorisait l'exode urbain ; à son tour, l'étalement de l'EXURBIA améliorait la qualité de l'environnement (53).

## 2.7 TECHNOLOGIES EMERGENTES

- Avènement de la **télélectronique** ; vente par correspondance, l'exurbien gagne en liberté, temps et argent (44),
- Tout ou presque pouvait se délocaliser grâce à la révolution télélectronique (58),

- La télélectronique dictait la voie à suivre : se spécialiser pour atteindre, même à l'échelle d'une paroisse, la taille critique (60).

**SCENARIO 3-2 : L'ARCHIPEL DES METROPOLES** : *L'espace construit s'éparpille en une ruralité retrouvée utilisant tous les atouts de la technologie.*

### 2.1 SPATIAL

- Bientôt, on ne put se contenter d'un développement à l'horizontal. Des tours furent monopolisées par des corporations marchandes (85),
- **On parle de « bienfaitante inégalité »** car elle permet le bon mouvement de la mobilité, de la marche en avant (87). Les métropoles sur leurs territoires ont beaucoup d'avantages (86),
- La vie battra son plein dans les **hypercentres des mégamétropoles** (89),
- Tout le monde est devenu urbain (91),
- Relations équivoques avec un « arrière-pays » arriéré : on l'utilise pour les activités polluantes (91),
- Eloge de la centralité (100),
- Il faut conjuguer le retour au pouvoir central et le retour à la ville et même au centre-ville. Profondeur du lien unissant la décentralisation, l'affaiblissement des valeurs, la dilution urbaine, la maison individuelle et l'automobile. A l'opposé, force du lien unissant la centralisation, l'autorité et l'affirmation des valeurs, la concentration urbaine, les immeubles collectifs et les transports en commun (99),
- 40 artistes, architectes, urbanistes et philosophes concevaient la Métropole du futur : **L'EXTRAPOLE** (101),
- On fait implorer les banlieues qui menaçaient d'étouffement les métropoles(102),
- On a pu établir pour chaque quartier, chaque rue et même chaque immeuble la combinaison et les écarts tolérés. Il fallait distinguer des lieux ayant leur propre potentiel, leurs marques et aussi leurs stigmates.
- **L'ARCHIPEL DES METROPOLES** unissait sur des territoires étroits des populations différentes, pas seulement par leur classe sociale, mais aussi par leur race et leur culture Le temps est un principe intégrateur : la métropole finira par assimiler les banlieues (107),
- **Le foncier c'est l'arme absolue.** Plus jamais de propriété privée de l'immobilier (108),
- Le grand ensemble cul-de-sac est lieu de crise car non-irrigué, vivifié par des circulations qui l'oxygènent (110),
- On ne consommait que du temps, que du service (111),
- La verticalité, c'est le désir de s'arracher au sol, de conquérir une sorte d'extra-territorialité (115).

### 2.2 DEPLACEMENTS ET RELATIONS

- La ville, le commerce et la femme partagent ce destin de vivre en relation, de nouer des liaisons (83),
- La métropole fonctionne comme un **bouillon de culture** pour l'intelligence-service (85), lieu de circulation intense des idées (86),
- Impasse tragique où se renforcent les NTC et l'**incommunicabilité** entre les êtres (95),
- La première tâche : percer le secret du mixage afin d'éviter l'uniformité qui conduit à l'ordre concentrationnaire (103) ; mesures de ségrégation positive pour restaurer le mixage en choisissant avec les intéressés la meilleure option (104),
- L'anglais, langue officielle (105),
- Seule la cité ouverte devrait assurer la bonne intégration (106),
- Où qu'ils vivent chacun vivra éclaté dans l'ARCHIPEL DES METROPOLES (109). **Le métropolitain n'a plus de « domicile fixe ».** Il est un passant, un urbanaute. Tout était devenu portable (111),
- La circulation allait devenir une obsession majeure des nouveaux urbanistes (109),
- Folie de l'autoville, de la ville livrée à elle-même et livrée à l'automobile (116),
- La circulation dans les centres serait interdite à toute automobile privée, à l'exception des mini-voitures électriques à coussin d'air louées à la journée. **La priorité reviendrait aux transports en commun de surface** (bus, taxis collectifs et tramway télécommandant les feux de croisement), et souterrains (le métro automatisé qui prendrait l'allure d'un boulevard animé, entouré de boutiques chic et de cafés-théâtre) (119),
- Sacrifice des TV, la parole vivante courait à nouveau. Seule la métropole peut offrir de vrais spectacles vivants (121). Par la fête, il était possible de faire sortir les gens de chez eux, et plus important encore, de leur réserve où ils s'emmueraient (123),
- La vraie vie en ville passe par les espaces impersonnels, les lieux communs (126).

### 2.3 SOCIAL

- La haine que suscitait la ville s'expliquait par l'amalgame que l'on avait fini par faire presque malgré soi entre la ville et les banlieues à problème (82),
- La société européenne était entrée dans une phase de décomposition (82),
- La bi-activité de la femme est devenue la règle (90),
- La famille est à la dérive, la fécondité se tarit, désunion (90). Le mini-ménage l'emporte.
- Les vieux et surtout les vieilles accèdent au 4<sup>ème</sup> âge souvent seuls (90),
- Les retraités viennent épauler le foyer de leur fille carriériste (91),
- **La mission d'un métropolitain : être un médiateur social (93),**
- Explosion des banlieues, de l'ancienne « ceinture rouge », guérilla... (94),
- La métropole qui régresse génère des ghettos, pas celle qui progresse. Le destin d'un quartier est toujours provisoire (107),
- En partageant le travail et en accroissant la mobilité, la métropole remplirait sa mission intégratrice (107),
- **Le renouveau des mariages** depuis 2004 s'expliquait d'abord par le désir de transformer une cérémonie privée en un événement public (124),
- La ville n'était qu'une occasion pour mener l'homme sur les chemins de sa liberté (125),
- Si la contrepartie de la liberté s'appelle insécurité, angoisse, inégalités, ce n'est pas trop cher payé pour ce qu'elle offre. En ville, le champ des possibles, pour le travail, les rencontres, les achats, s'élargit démesurément. **Métropole : lieu de l'hyperchoix.** Peu importe si l'espace y est rare. Ou plutôt : tant mieux. L'urbanité se vit dans le coude à coude de l'agora (126),
- Toutes nos libérations (le retour vers la ville, la libération des gens de leurs objets individuels, de leurs autos, de leurs télévisions, des liens de la famille, de la nation, de la race) ont conduit à des perversions (129/130),
- La liberté s'est muée en autonomie et bientôt en volonté de puissance. L'égalité en asservissement, la fraternité en divisions (130),
- Restaurer le lien social, c'est la fonction de la religion. C'est elle qui relie les hommes au monde, entre eux et même avec eux (130),

### 2.4 ECONOMIE

- **Mort du petit commerce** à cause des hypers, du téléachat, des catalogues électroniques (81),
- La renaissance passait par la révolution commerciale : l'extension des marchés, voilà la clé (84),
- Après la poussée des supers, ces surfaces de semi-proximité à visage humain, on assista à la progression fulgurante, en cœur de ville, du harddiscount venu d'Allemagne (84),
- La fièvre du commerce « vivant » créa de 5 à 6 millions d'emplois nouveaux (85),
- Ce qui valait pour les commerces des marchandises valait plus encore pour les services qui ne sont jamais que des commerces d'invisibles (85),
- La richesse & la densité appellent encore plus de richesses et de densités (87),
- **La densité marchande procurait la proximité**, ce qui permettait de réduire les déplacements et d'organiser des services véritables (89).

### 2.5 GOUVERNANCE

- **Chaque pays cultive un isolement**, on accorde leur indépendance à des provinces et on multiplie les statuts dérogatoires (83),
- Bientôt dilué à l'extrême, le pouvoir avait été récupéré au niveau des paroisses par des barons et des shérifs (83),
- Les sociétés ne sauraient être ordonnées sans la reconnaissance de la légitimité d'un pouvoir, installé au-dessus des clans et incarné par un seul (96),
- **la valeur cardinale : celle du centre.** Avec la décentralisation, tout avait fichu le camp (96),
- Le pouvoir ramène au centre (101).

### 2.6 ENVIRONNEMENT

- les jeunes ont perdus tout contact avec la nature ordinaire (92),
- Vaste programme d'embellissement (113),
- Soins particuliers apportés au traitement des entrées de ville : on réinventa des portes, symbolisant un mélange de sécurité et d'honneur (113),



- Avec les mesures prises sur les voitures, les villes prirent un nouveau visage : rue sans trottoir incarnant l'espace public ouverts à tous les trafics inférieurs à 20 km/h (120).

### **2.7 TECHNOLOGIES EMERGENTES :**

- les réseaux de communication amplifieront les différences et refaçonneront la géographie (88)

## **III - DIALECTIQUE ENTRE LES SCENARIOS**

Il s'agit de deux scénarios construits en alternative l'un de l'autre : le premier c'est la mosaïque des paroisses (EXURBIA dans l'ouvrage de Pierre GABE EDF et la ville) ; le second c'est l'archipel des métropoles (à rapprocher de la société d'archipel de Jean VIARD ?)

## **IV - UTILISATEURS DES SCENARIOS**

Cet ouvrage est, comme l'indique son titre, une interprétation par le songe de 2 scénarios d'avenir pour les villes et la société. Il se situe dans un avenir très proche et dorénavant déjà entamé depuis la date de sortie du livre.

Il s'agit d'un ouvrage issu du milieu universitaire, réalisé pour donner un nouvel éclairage aux « gestionnaires » des villes qui sont les utilisateurs des scénarios que l'on peut identifier.

## Fiche des scénarios 4-1 / 4-2 / 4-3

### Images de la ville d'aujourd'hui à demain / L'Arcadie / L'Utopie

#### I - Producteur du Scénario

**Auteur :** Bernard Préel.

**Mots clés :** Habitat / Technologie / Environnement / Peur / Grands ensembles/ Société/ Exclusion / Economie / Télétravail / l'Arcadie / l'Utopie.

**Titre :** *La ville à venir, habitat, technologie, environnement.*  
Descartes & Cie, Collection Interfaces-société, 1994, 268p.

#### II - Scénarios par grands paramètres

##### Scénario 4-1 : Images de la ville d'aujourd'hui et de celle du futur

##### 2.1. spatial

- La ville du futur aura l'ambition de « retisser » la ville, de la « mailler », et créera sans doute une ville **polycentrique** en greffant des « cœurs » loin du cœur historique, raccommoquant les liaisons entre quartiers, en confédérant peut-être des « villages urbains » (23)<sup>7</sup>.
- Nous sommes tous des urbains, la ville est partout et nulle part (25).
- La **fragmentation** dans un monde de plus en plus désenclavé débouche sur la constitution d'un archipel planétaire (34).
- Une **culture de l'autonomie** sur fond d'économie d'abondance, d'hyperchoix s'est développée. Ce double mouvement place l'individu face au monde (37/43).
- Étalement et centralisation, diffusion et métropolarisation marchent ensemble (48/49).
- La **cohésion de la cité** est mise à mal par l'ouverture sur le monde et par l'ouverture sur l'individu (49).
- La **dilatation de l'espace** commence dans le logement (97/98).
- L'évolution économique, si elle se traduit par une hausse des revenus et une baisse des tarifs devrait accélérer l'étalement urbain et creuser un peu plus l'écart entre le domicile et le travail. La **spécialisation des espaces** serait au programme (112).
- Le réseau a d'abord transformé l'espace en territoire maintenant le territoire à son tour va être liquidé. La **vitesse abolit les distances** (213).

##### 2.2. Déplacements et relations

- Les difficultés de circulation préoccupent tout le monde ; il est inévitable de **rationner la voiture** et de **développer les transports en commun**, mais aux yeux des habitants, l'essentiel est de **continuer à avoir le choix** (17).
- Devenir une ville au lieu d'une agglomération, devenir une société au lieu d'une collectivité ; pour cela, il faut améliorer sans cesse les communications, et pas seulement les télécommunications, mais surtout, le **face à face** (24).
- La **notion de proximité** se distend puisque chacun a le loisir de se composer son propre réseau (44).
- L'avenir de notre espace, le réel, le virtuel et l'imaginaire, nos attitudes vis-à-vis de la ville, du voisinage, des ghettos, du métissage sont étroitement liés à la façon dont nous entrerons en relation avec des gens différents (45).
- Les besoins de relations immédiates se manifestent aussi au travers du **renouveau du commerce de proximité** (196).
- Le service que la métropole offre à profusion crée du lien social : il retisse au gré des échanges, celui du « commerce des hommes » qu'évoquait Montaigne, la toile de la société, toujours en passe d'être déchirée ; il confère à la ville la chance d'être vivable (197).

<sup>7</sup> Les numéros entre parenthèses renvoient aux pages de l'ouvrage

- La notion de proximité va devenir de plus en plus approximative (199).
- La mobilité a bouleversé la donne : elle agrège des bassins de chalandise hier séparés et accorde la primauté à ceux qui savent les exploiter (200).

### 2.3. social

- Nos rythmes de vie et nos économies sont dictés par la ville (11).
- **La vertu de la grande ville c'est qu'elle met en relation** (14).
- 5 priorités : (17)
  - lutte contre l'insécurité ;
  - lutte contre le bruit et la pollution ;
  - circulation automobile ;
  - offre de logements ;
  - création d'emplois.
- la ville du futur sera la ville à vivre. Elle doit être à l'image de la liberté sans cesse en « puissance » (20/21).
- Mort de la civilisation de la ville et naissance de la **civilisation de l'urbain** (21).
- La ville est de plus en plus image, représentation, symbole et tout simplement désir (21).
- La ville du futur doit parvenir à échapper au destin de « l'agglomération » (24).
- La **fragmentation** génère des tensions nouvelles ; rejet de l'autorité, des institutions, aux droits de l'homme, on préfère les droits des individus (42).
- **Effacement des frontières** entre le logis et le lieu de travail, entre masculin et féminin, entre dehors et dedans, entre public et privé (52).
- **La crise de la ville, c'est avant tout la crise des banlieues** et donc celle des grands ensembles (66/67), car ils rassemblent des populations « à problèmes » (87).
- Le chômage, le divorce, la « crise » ont mis hors service l'ascenseur social (91).
- Liberté et métissage sont les deux natures de la grande ville (121/123).
- Si l'homme perd ses repères, la ville devient un lieu de perte et le seul langage possible est alors celui de l'argent (127/128).
- La très grande ville fabriquerait donc de l'indifférence (128/129).
- Vivre en ville, c'est être assuré d'un avantage service (192).
- Vivre sans frontières clairement établies entre vie professionnelle et vie personnelle constitue l'une des principales difficultés rencontrées par le télétravailleur (214). Mais, le télétravail donne aux individus un peu plus de liberté dans l'organisation de leur vie (218).
- Retour des banlieues à la dérive, des jeunes en pleine « galère » bricolant leur inactivité dans la semi-clandestinité, violences en tout genre, ghettos d'exclus et d'étrangers (28).

### 2.4. Économie

- **Ouvrir le pays sur le monde** : ce mouvement écartèle la logique « nationale » et la logique « intérieure » (35/36), et réduit le rôle des politiques à celui de simples VRP des entreprises globales (173).
- Pour créer de la richesse, il faut briser le vieux rêve de la vie entre soi et de l'autosuffisance (175).
- Ce qui va sauver la ville, et donc l'homme, ce sont les services car ils ouvrent l'homme à l'échange et le détachent du matérialisme (191).

### 2.5. Gouvernance

- Les maires des grandes villes doivent composer avec les élus des communes périphériques et même avec les représentants en surnombre des communes rurales (25).
- L'État cherche à faire un « retour » en déployant une politique de la ville à un niveau territorial qu'il n'a jamais maîtrisé (28).
- L'État, s'il n'a pas abandonné toute volonté de dessiner ses territoires, trouve avec le télétravail une opportunité face au trop-plein de métropoles au bord de l'apoplexie et au trop-vide de campagnes gagnées par le désert (221).

## 2.6. Environnement

- Les plaintes vis-à-vis de la vie en ville se concentrent sur : (15)
  - l'environnement (pollution, bruit, saleté) ;
  - l'insécurité ;
  - la circulation.
- **La qualité des espaces extérieurs** influe sur la valeur du patrimoine et plus encore sur le bonheur des habitants (16).
- **Le besoin de beauté est une sorte d'universel** (225).
- Sur le long terme, plus les pollutions, les dégradations, les laideurs diminuent, plus les individus sont sensibles à celles qui persistent (226).
- **La préoccupation environnementale est la conséquence d'une prise de conscience récente**, idée selon laquelle les hommes ont une responsabilité envers leur milieu (230/231).
- Plusieurs raisons peuvent faire penser que l'écologie doit être accompagnée par la puissance publique (233) :
  - la cristallisation du sentiment écologique s'est opérée au travers de drames médiatisés ;
  - l'écho que trouve dans l'opinion le discours sur l'environnement résonne d'autant mieux que la nature se colore d'une dimension mythique au moment où de nombreux mythes fondateurs se lézardent ;
  - en cas de crise, le retour à la nature peut conduire à une valorisation irrationnelle de tout ce qui assure le contact avec « l'arche perdue » (234) ;
  - la percée de l'écologie manifeste la protestation d'une partie de l'opinion envers la classe politique (234) ;
  - comme les chefs d'entreprise, les individus peu décidés à vivre dans la frugalité et à payer plus cher des produits verts imaginent mal de limiter la croissance pour préserver l'environnement (234).
- La force et la faiblesse de la préoccupation écologique proviennent du télescopage de deux échelles : celle du « terrain » et celle de la planète (236).

## 2.7. Technologies émergentes

- Les technologies de la communication poursuivent le travail de déracinement (45).
- La télévision n'apparaît-elle pas comme la place publique « virtuelle » ? (137).
- S'intéresser aux incidences des mutations économiques et techniques (ex : les téléservices) sur l'avenir des villes, c'est se demander si la réalité des territoires ne deviendrait pas illusion (173).
- **La révolution des transports et des communications ne cesse de mettre en relation de nouveaux territoires, recréant sans cesse de nouvelles inégalités** (177).
- Les NTIC ne parviennent pas à rompre l'incommunicabilité (195). Sans contact direct, développement de la névrose collective (196).
- Imaginer la ville du futur revient à imaginer une ville où tout serait libéré (la révolution des téléservices permet de tout faire de n'importe où) (202/203).
- La technologie va réussir à faire entrer la ville dans la maison et à soumettre les services urbains à la rude concurrence des services à domicile (204).
- **Le réseau différencie avant d'homogénéiser, il desserre la contrainte du lieu.** Problème du voisinage remplacé par celui du branchement, de la connexion (205).
- Le principe de la centralité est progressivement battu en brèche au profit de la **décentralisation** (205).
- La révolution de l'information nous promet les attributs de la divinité (l'omniscience, l'omnivoyance, l'omniprésence et l'omnipotence) et nous introduit dans l'univers de l'**extra-territorialité** (210/211).

### Scénario 4-2 : L'arcadie La ville va à la campagne

#### 2.1. spatial

- Derrière le mythe de la ville à la campagne, espoir d'une régénération mais aussi désir de vivre dans une ville faite de maisons de campagne, de résidences secondaires pour une société de loisirs (244).
- La banlieue arcadienne serait donc une ville élastique à force d'épouser la nature où elle s'installerait avec respect et humilité (247).
- Taille des villages urbains et des quartiers autonomes : entre 2000 et 10000 habitants (255).

- **Ville idéale = ville sachant à la fois maintenir une densité civilisante et se garder des agglomérations extensives. Il s'agit d'éviter l'entassement et la dilution (256), .Une fois l'espace saturé, le développement se poursuit en une autre colonie ; ainsi naît le réseau : une dizaine de cités-jardins, bien reliées par des communications rapides et fédérées dans une structure politique de coopération.**

## **2.2. Déplacements et relations**

- Hymne de la proximité (255).

## **2.3. Social**

- Le modèle arcadien vante les **vertus de la communauté, du voisinage, du village (254).**
- La communauté suppose un regroupement à « taille humaine » de telle sorte que des relations personnelles puissent se nouer (254).
- Tous les efforts des arcadiens sont tendus vers un seul but : constituer **des unités de voisinage (255).**

## **2.4. Économie**

- R. a. s.

## **2.5. Gouvernance**

- R. a. s.

## **2.6. Environnement**

- On attend de la nature qu'elle sauve la ville (246).

## **2.7. Technologies émergentes**

- R. a. s.

# **Scénario 4-3 : L'utopie : La campagne entre dans la ville**

## **2.1. Spatial**

- La ville est tout entière du côté de l'Utopie (257).
- L'hypercentre est le lieu d'une puissance exceptionnelle (258).

## **2.2. Déplacements et relations**

- R. a. s.

## **2.3. Social**

- R. a. s.

## **2.4. Économie**

- R. a. s.

## **2.5. Gouvernance**

- R. a. s.

## **2.6. Environnement**

- L'utopie s'est réfugiée un temps du côté de l'écologie qui réintroduisait l'importance du long terme, la dimension planétaire, l'exigence de solidarité et la prise en compte d'objectifs autres qu'économiques (234).

- La ville, la cité, triomphe. La question de l'environnement n'est qu'un écrin de luxe, un élément du décor (248).

### 2.7. Technologies émergentes

- R. a. s.

## III - Dialectique entre les scénarios

Avec des dosages différents, l'**Arcadie** et l'**Utopie** empruntent suffisamment à l'autre pour ne pas s'opposer brutalement (249).

La vie en ville aura une couleur bien distincte, selon que l'on dérivera vers le modèle arcadien ou vers le modèle utopien (249).

Chacun des modèles propose une réponse bien à lui aux trois questions majeures que doit résoudre l'homme de la ville (249) :

- les relations à soi ;
- les relations aux autres ;
- les relations à l'environnement.

Le **modèle arcadien** était une vue de l'esprit, l'idée de la cité-jardin fut cent fois reprise, et elle fut dévoyée. Il résiste mal à la croissance, car l'isolement et la sauvegarde d'espaces généreusement offerts tolèrent difficilement la multitude, et les modernes ont du mal à se plier aux règles des communautés closes : ils n'ont de cesse d'échapper, ne serait-ce qu'en automobile, à l'étouffante proximité (257).

Puissante et séduisante, la **ville d'Utopie** recrute beaucoup d'adeptes dans le milieu de l'urbanisme. Elle ne le doit pas seulement à ses propres charmes mais aussi à la place qu'elle accorde aux urbanistes, aux hommes de la technique, appelés au service du prince pour accomplir de grandes choses (262).

## IV - Utilisateurs des scénarios

Bernard Prél est directeur-adjoint au BIPE. Il est l'auteur de *La société des enfants gâtés* et de *Les deux songes de la ville*. Le présent ouvrage, est basé sur l'interprétation des enquêtes inédites que l'auteur a réalisées à l'échelle européenne. Il nous permet d'envisager la ville de demain, mais il est aussi un prétexte pour analyser notre présent et pour informer le citoyen des possibilités que la ville recèle.

# Fiche des scénarios 5-1 / 5-2 / 5-3 / Modèle Californien / Modèle Rhénan / Modèle St Simonien

## I - Producteur du scénario

**Auteur :** A. Bieber / M-H. Massot / J-P Orfeuil.

**Mots clés :** Mobilité quotidienne / Activités banales / Forme spatiale / Grandes agglomérations / Déterminants sociaux, économiques, techniques / Scénarios Californien, Rhénan, St-Simonien.

**Titre :** *Trois futuribles pour la mobilité quotidienne*

Fiche INRETS n° 19, questions vives pour une prospective de la mobilité quotidienne, janvier 1993.

## II - Scénarios par grands paramètres

### Scénario 5-1 : Le scénario californien

*Associé à une dynamique économique très individualiste (et libérale), il est plus axé sur les flux que sur les stocks, sur les nouvelles entreprises que sur les patrimoines, sur les technologies nouvelles que sur les grandes structures techniques héritées du passé.*

#### 2.1. spatial

- La ville est marginalisée par l'extension du rurbain diffus et du suburbain (T1).
- L'extension des grandes couronnes permet une croissance légère des vitesses (T1).
- Fortes croissances des distances parcourues (USA) (T1).
- Pas de contrainte à l'expansion spatiale.
- Coût du foncier réduit.
- Dispersion des industries et bureaux.
- Étalement urbain, faibles densités.
- Développement de l'habitat individuel (rurbanisation...).
- Quartiers « entre pairs ».
- Dépérissement des centres.

#### 2.2. Déplacements et relations

- Déplacements rares et longs (T1).
- Budgets-temps légèrement croissants, désynchronisation (T1).
- Contacts immatériels en croissance explosive (T1).
- Développement des autoroutes ; maillage (accès au centre, interbanlieue...).
- Permet la mise en place de voies réservées au système des transports collectifs, covoiturage...
- Ossature viaire à deux niveaux des banlieues (VRU et desserte).
- Vitesse rapide, pas de transports collectifs en banlieue.
- Régulation : pénurie organisée de stationnement, péage cordon sur des zones très particulières (CBD).
- Fort développement des NTIC.
- Modification des rapports domicile-travail.

#### 2.3. Social

- La sphère d'action privilégiée est le cadre résidentiel (T).
- Désynchronisation des temps : ouverture magasins tard, le dimanche... , flexibilité du travail.
- Les valeurs patrimoniales sont peu reconnues.

## **2.4. Économie**

- Culture libérale.

## **2.5. Gouvernance**

- R. a. s.

## **2.6. Environnement**

- La nature comme ressource vitale pour le développement (T).

## **2.7. Technologies émergentes**

- Télétravail, commerce électronique.

### **Scénario 5-2 : le modèle rhénan**

*Associé à une dynamique économique plus subtile et plus moderne, faisant une large place aux fonctions culturelles de la ville, il permet en principe une reconquête urbanistique des quartiers denses et anciens.*

#### **2.1. spatial**

- Les valeurs écologistes permettent de recréer une ville dense et multipolaire (T1).
- Fortes contraintes spatiales, frein à la consommation d'espace.
- Tradition urbanistique orientée à la réutilisation.
- Pas de zoning, reconstruction des quartiers sur eux-mêmes.
- Forte intégration tertiaire, résidentiel.
- Habitat convivial (pas de grands ensembles, ni de grands lotissements).
- Densité élevée, maintien de formes denses, polycentrées (périphérie).
- Fort niveau d'équipement de proximité.
- Valorisation des centres villes et du patrimoine (tourisme).

#### **2.2. Déplacements et relations**

- Légère décroissance des distances parcourues (T1).
- Budget-temps en légère croissance car la vitesse décroît plus que les distances (T1).
- Croissance des déplacements de proximité (T1).
- Contacts immatériels en croissance faible en raison de la vie locale (T1).
- Maintien du rôle des deux roues et de la marche à pied.
- Boulevards autoroutiers circulaires autour des villes avec vastes parcs d'échanges aux sorties, voire liaisons rapides vers de grands parkings souterrains.
- La culture de la réutilisation amène à valoriser au maximum la voirie héritée du XIX<sup>e</sup> dans la ville classique.
- Priorité aux transports collectifs.
- Transports collectifs « chers » (limiter effets pervers dus à l'éloignement).
- Coordination forte entre réseau ferré, métro, tramways...
- Efforts pour limiter le trafic routier interbanlieue (péage de congestion).
- Polyfonctionnalité des quartiers qui facilite le contact physique.

#### **2.3. Social**

- Mixité au sein des quartiers.
- La cité comme lieu d'échange et de civilité (T).
- Activités politiques dans le cadre du jeu social (T).



## 2.4. Économie

- Vision apaisée du libéralisme.

## 2.5. Gouvernance

- R. a. s.

## 2.6. Environnement

- Montée des valeurs écologistes.
- Les impératifs de pollution et de sécurité font diminuer les vitesses (T1).
- Culture de la réutilisation.

## 2.7. Technologies émergentes

- Peu de télétravail.

### **Scénario 5-3 : le scénario Saint Simonien**

*Associé à une dynamique très structurée par un pouvoir bancaire concentré, il est axé sur la valorisation des patrimoines, le souci d'accumulation immobilière se concrétise en agissant en faveur d'investissements de transport lourds et structurants, le plus souvent radiaux. Il favorise les solutions techniques permettant aux grandes vitesses urbaines de se développer en urbanisation dense et polarisée.*

## 2.1. Spatial

- Forte spécialisation spatiale (zone de bureaux...).
- Forte application des théories fonctionnalistes (zonings, grandes opérations urbaines).
- Habitat conçu en grande masse (collectif, lotissements...).
- Urbanisation loin des centres (accessibilité + vitesse).
- Baisse du rôle résidentiel des centres.
- Tertiairisation des centres.

## 2.2 Déplacements et relations

- La gestion contrarie le progrès de fluidité et tempère la motorisation, l'investissement doit suivre (T1).
- L'extension des zones de congestion équilibre le progrès technique d'où des vitesses constantes (T1).
- Légère croissance des distances parcourues (T1).
- Légère croissance des budgets temps, imprévisibilité croissante (T1).
- Stabilité des contacts matériels (T1).
- Contacts immatériels en forte croissance pour le professionnel (T1).
- La technique au service de l'homme (T).
- Rôles importants des grandes infrastructures.
- Recherche systématique de la vitesse.
- Rôle structurant fort dévolu aux infrastructures de transport (autoroutes, mais aussi les nœuds ; aéroports, gares...).
- Forte augmentation des distances domicile travail (x 2 en 20 ans).
- Grands ouvrages d'art, recherche du progrès technique.
- Constructions de grands axes autoroutiers d'accessibilité ; voire souterrains dans les centres.
- Séparation forte des trafics, des modes.
- Coûteux projets de transports collectifs.
- Transports collectifs sous tarifés pour redistribution vers les classes moyennes..
- Ce scénario ne favorise pas le temps libre.

### 2.3. Social

- Insécurité, incivilité dans les grands quartiers défavorisés.
- L'investissement lourd est privilégié (source de développement du modèle St Simonien) et la croissance des télécommunications freinée.

### 2.4. Économie

- L'entreprise est la sphère d'action privilégiée dans le cadre du développement économique (T).
- Vision plus structurée du libéralisme économique.
- La puissance publique joue un rôle important dans la création des plus-values (accessibilité ...).

### 2.5. Gouvernance

- R. a. s.

### 2.6. Environnement

- R. a. s.

### 2.7. Technologies émergentes

- Peu de téléactivités personnelles.

## III - Dialectique entre les scénarios

Ces scénarios s'appuient sur trois dynamiques économiques et urbaines très contrastées qui ont été positionnées par rapport aux 10 items fortement différenciateurs suivants :

- **3 items concernent l'urbanisme** : l'articulation travail-loisir, les régulations des formes urbaines et les solutions privilégiées pour l'habitat ;
- **5 items « transport »** dont 3 traitent des infrastructures de transport (accès au centre ville en voiture et en transport collectif, ossature routière inter-banlieue) et 2 des types d'exploitation privilégiés (lutte contre la captivité dans les banlieues et le péage de congestion) ;
- **2 items « télécommunications et téléactivités ».**

## IV - Utilisateurs des scénarios

Ces 3 scénarios portent sur l'avenir de la mobilité quotidienne et de l'impact de celle-ci sur le territoire. L'objectif avoué est de stimuler la discussion entre acteurs, de provoquer, à partir des trois attitudes fondamentales évoquées, un débat sur les conséquences en terme de mobilité banale . Ce texte s'adresse donc directement aux acteurs de la mobilité quotidienne. Il était d'abord destiné à la DATAR et a ensuite été publié en septembre 1992.

# Fiches de scénarios 6-1 / 6-2 / 6-3 / 6-4

## L'enlèvement / Le chacun pour soi / L'adaptation / La coopération

### I - Producteur du scénario

**Auteur :** Rapport de la commission présidée par Jean Boissonnat.

**Mots clés :** Travail / Chômage / Décision publique / Citoyenneté des entreprises / Plein-emploi / Epanouissement personnel / Rentabilité / Marché / Client / Evolution démographique / Internationalisation / Organisation politique / Globalisation économique / Fragmentation politique / Formation.

**Titre :** *Le travail dans 20 ans*

Commissariat général du Plan, Editions Odile Jacob, La Documentation Française, octobre 1995, 372 p.

### II - Scénarios par grands paramètres

5 grandes tendances longues et fortes d'aujourd'hui permettent de dresser le décor du travail dans 20 ans (110 ... 140) :

❖ **Inversion de la pyramide des âges** (en 2015, 1 français sur 4 a plus de 60 ans),  
**mobilité dans la société :**

1. Mobilité géographique et métropolisation ;
2. Augmentation de la mobilité professionnelle.

❖ **Transformation des demandes et attitudes avec la croissance quantitative et qualitative de l'information dans le fonctionnement socio-économique :**

1. Une réactivité nécessaire des entrepreneurs par rapport aux signaux annonçant une menace ou une opportunité ;
2. Un élargissement de la professionnalité avec la poursuite du « glissement » de la notion de qualification vers celle de compétence ;
3. L'augmentation du périmètre de l'entreprise pour s'assurer une plus grande efficacité économique ;
4. Le concept de métier évolue et les emplois du temps sont de plus en plus diversifiés.

❖ **la mondialisation s'accroît :**

1. Montée de la concurrence ;
2. Apparition de pôles régionaux ;
3. Importants mouvements financiers.

❖ **Des demandes et des valeurs transformées dans le système productif :**

1. La première demande est une demande d'identité sociale ;
2. Elle va souvent de pair avec une demande de plus d'autonomie et de davantage de responsabilités ;
3. Une demande de protection ;
4. Une demande très affirmée de temps (rééquilibrage entre vie professionnelle et vie sociale, recherche d'une meilleure coordination entre vie professionnelle et vie familiale, modularité du temps...);
5. Grande attente vis-à-vis de la formation.

## Scénario 6-1 : « L'enlèvement » :

*Il retient comme hypothèse un environnement international peu coopératif (le projet européen avorte) ; des comportements individuels de repli, privilégiant le revenu par rapport au temps, une incapacité à faire évoluer la répartition entre temps de travail et temps libre, une segmentation rigide du système productif, aucune remise en cause du système institutionnel et juridique du travail, un État condamné à jouer en même temps le rôle de gendarme et celui de providence jusqu'au jour de l'inévitable explosion (22/23).*

*Ce scénario conserve la représentation traditionnelle du travail-emploi salarié et consacre les situations établies, il privilégie le revenu direct et la protection, mais en contrepartie, il freine la dynamique du changement, la croissance ralentit, l'emploi devient rare, les dépenses sociales s'alourdissent tandis que le système productif piétine, la protection se transforme en repli, la société est menacée à terme de désintégration sous la poussée des mécontents, ou bien de décomposition lente à l'issue d'un inexorable enlèvement (212).*

### 2.1. Spatial

- R. a. s.

### 2.2. Déplacements et relations

- R. a. s.

### 2.3. Social

- Empêtrée dans ses mœurs, ses habitudes, ses réglementations, la France ne parvient pas à concilier changement social et changement économique, cohésion et performance (174)<sup>8</sup>.
- Les deux supports du lien social : **la famille et le travail continuent de se fissurer** (174).
- **Déclin du mariage traditionnel, montée du monoparental et de la famille « recomposée »**, les couples se forment plus tard, éclatent, se reconstituent plus ou moins et les premières naissances sont plus tardives (174).
- **Le taux de fécondité reste inférieur au seuil de remplacement des générations** ; la France manque de jeunes et de l'espoir qu'ils représentent (174).
- **La femme se retrouve de plus en plus seule**, physiquement et économiquement, la montée des naissances hors mariage, la concentration des logements dans les périphéries urbaines ont bousculé les réseaux traditionnels de grands-parents, oncles et cousins (174).
- Les réseaux informels de relations personnelles se sont perdus dans la masse et la précarité ou dans l'hyperactivité (174).
- **L'activité professionnelle des femmes continue de progresser**. La multiplication des emplois courts ou partiels pousse de plus en plus de femmes à se présenter sur le marché du travail, y compris en fin de vie active, pour préserver les ressources du ménage (175).
- **La France active se rétrécit** ; elle a partagé le travail à sa manière en excluant de l'emploi les jeunes et les plus âgés. Le cycle de la vie active tend à se raccourcir mais le déclin du rapport entre la population active et la population totale engendre une tension difficile à soutenir, notamment pour les régimes de protection sociale (175).
- **Le travail comme le système productif baigne dans le dualisme** : il y a les nantis du travail, et tous les autres : les flexibles, les partiels, les provisoires, les insérés-réinsérés... Le « noyau dur » des premiers se durcit. L'entreprise réserve une masse d'emplois stables à une minorité de salariés qui bénéficient de perspectives de formation, de promotion et de carrière (178).
- **Les syndicats continuent de s'affaiblir** (179).
- **Il n'y a pas à proprement parler d'explosion sociale**, les tentatives d'organiser des chômeurs ou des travailleurs précaires n'aboutissent pas. Entre la production segmentée et l'emploi éclaté, il n'y a pas de projets de transformation sociale (179).
- Dans une société travaillée par de fortes tensions pour l'accès à l'emploi et la préservation des positions, la **question scolaire et universitaire risque fort de constituer à nouveau le catalyseur de la contestation**.

<sup>8</sup> Les numéros entre parenthèses renvoient aux pages de l'ouvrage

C'est d'elle, plus que des salariés malmenés, ou des exclus du travail, que pourrait venir l'explosion qui menace. Entre le chômage croissant, les salaires stagnants, la protection sociale en baisse, la famille en crise, la formation incertaine... la France est au bord de la rupture brutale (181).

## 2.4. Économie

- La planète reste organisée autour de la triade mais la mondialisation s'arrête à mi-chemin. Elle prend la forme d'un **régionalisme mondial**, où la proximité géographique commande l'intensité des échanges. La délocalisation continue mais elle est contrebalancée par un mouvement contraire de concentration des activités dans les pays de vieille industrialisation (173).
- **L'espoir d'un nouvel ordre économique et monétaire mondial s'est évanoui.** L'Organisation mondiale du commerce ne parvient pas à se faire entendre et **le monde reste partagé entre 3 grandes zones monétaires** (dollar, mark, yen) (173).
- **En Europe, c'est la version minimale qui triomphe :** celle du « noyau dur » qui seule permet d'assurer l'élargissement de l'Union européenne sans la réduire à une simple zone de libre échange ; et celle de la souveraineté monétaire : faute d'avoir pu satisfaire aux critères de convergences fixés à Maastricht, les États renoncent à la monnaie unique : l'écu est en panne. C'est la consécration de la zone mark. (173).
- Les entreprises françaises poursuivent leurs efforts de modernisation et d'adaptation au paysage mondial (176).
- Malgré des innovations certaines comme la voiture électrique, ou la domotique, le marché intérieur reste un marché de renouvellement (177).

## 2.5. Gouvernance

- Devant le coût croissant du chômage, la contrainte budgétaire, les taux d'intérêt, la croissance lente et les choix difficiles en matière de fiscalité, l'État ne se lance pas dans une réforme en profondeur qui consisterait à changer le cadre du travail en organisant de nouvelles formes de flexibilité, il choisit la voie courte : **il accompagne et réglemente pour déréglementer** (181).
- Un sursaut est difficile à imaginer sans recomposition des modes de représentation et de négociation et sans révision des relations entre l'État et la société civile (182).

## 2.6. Environnement

- R. a. s.

## 2.7. Technologies émergentes

- R. a. s.

### **Scénario 6-2 : « Chacun pour soi »**

*Fondé sur un environnement international plus coopératif (l'Union Européenne progresse) : on accepte des écarts de revenus grandissants (on laisse le SMIC dépérir) ; le système productif s'offre à l'arbitrage de la compétition internationale ; le pouvoir normatif en matière de réglementation du travail passe à l'entreprise, avec des syndicats toujours plus affaiblis. Dans ce scénario, la France se rapprocherait du modèle américain : le chômage recule, les inégalités, la précarité et la pauvreté s'accroissent ou ne reculent pas (23).*

*Ce scénario est celui de la concurrence : il privilégie la modernisation, la prise de risque, l'abolition des rigidités, en particulier sur le marché du travail, la dynamique de l'emploi est forte la mobilité est grande, le succès individuel est valorisé. Les entreprises, à la recherche de parts de marché, modifient profondément leur mode d'organisation, le système productif est plus réactif et plus flexible, les réseaux de production et d'échange d'informations, de formation, de services personnalisés et aux personnes se développent, les tâches et les compétences se transforment, le chômage régresse. L'État se recentre sur ses fonctions régaliennes (213).*

## 2.1. Spatial

- **Le principe de la proximité géographique prime.** On délocalise et on relocalise les installations et les équipements au nom des prix dans les zones à bas salaires, et de la qualité ou du haut de gamme dans les régions à hauts salaires (182).

## 2.2. Déplacements et relations

- R. a. s.

## 2.3. Social

- Devant les difficultés dues à un chômage important dans certains États membres, les opinions freinent l'union politique (183).
- Un revenu garanti d'existence version simplifiée du RMI doit permettre à tous de subsister (183).
- Il n'y a plus de collectif de travail au sens classique du terme, mais des **contrats individuels** dans lesquels l'État ou le syndicats n'interviennent pratiquement plus ; la protection complémentaire maladie ou retraite sont du ressort de l'employeur. La règle du repos dominical, la durée légale du travail, ont été bouleversées. **Tout est individualisé.** Le marché commande (185).
- Théoriquement tout est possible, **tout est flexible**, mais la **segmentation du tissu économique** a entraîné, de fait, une **recomposition du tissu social** (185).
- **Le chômage diminue, la pauvreté s'étend, les inégalités s'accroissent, la société se fragmente**, l'État ne peut ignorer le danger, il pare au plus pressé en accroissant en particulier le revenu garanti d'existence, mais les possibilités de redistribution restent faibles (188/190).

## 2.4. Économie

- **L'objectif est toujours planétaire** comme le marché, et comme maintenant la production, local et mondial sont devenus complémentaires et non plus antinomiques (182).
- Moins de charges, moins de réglementation, moins de rigidité, **le travail s'américanise**, il y a au total moins d'exclus mais beaucoup plus de précaires qui vont et viennent entre le chômage et des statuts mal définis, dans une logique du provisoire toujours recommencé (188).

## 2.5. Gouvernance

- **L'intégration européenne s'est réalisée**, les nouveaux venus ont réussi la transition de leur économie planifiée à l'économie du marché (183).
- Dans ce monde ultralibéral et hyper-concurrentiel, **l'État recule sur tous les fronts** ; en économie, il se désinvestit de ses fonctions industrielles et commerciales, dans le domaine du travail, il s'est replié sur ses fonctions régaliennes... (183).
- Autre repli, sur le plan réglementaire : **début d'une grande dérégulation.** La négociation collective s'est peu à peu affaiblie et a fait place à un ensemble de négociations individuelles (184).

## 2.6. Environnement

- R. a. s.

## 2.7. Technologies émergentes

- **Les entreprises ont pris le virage de l'innovation technologique, de l'immatériel et du nouveau management**, mais en ordre dispersé. L'innovation technologique, en parfaite adéquation avec une nouvelle organisation du travail, entraîne des gains de productivité, qui favorisent l'innovation de produits, donc des parts de marché supplémentaires, donc des profits... (185).
- Entre le multimédia et l'interactif, le visiophone, le fax portable, le téléphone cellulaire, de nombreux emplois ont disparus, **les outils polyvalents effacent les frontières entre le professionnel et le privé**, le bureau et la maison, l'espace ne compte plus ; le temps est toujours du « temps réel » d'un bout à l'autre de la planète (187).

## Scénario 6-3 : « L'adaptation »

*Il croise un environnement assez peu coopératif avec un système productif plus innovant, des comportements plus ouverts à l'arbitrage entre le revenu et le temps de travail et la construction progressive d'un nouveau cadre juridique des relations du travail, incorporant une réduction de la durée du travail. Cela débouche sur une meilleure conciliation entre la cohésion sociale et l'ouverture au monde (23).*

*Dans ce scénario, la coopération est loin d'être spontanée, l'État joue un rôle important tant dans l'ouverture sur l'extérieur et le développement de l'attractivité du territoire que dans l'organisation de nouvelles relations sociales et professionnelles ; l'innovation technologique diffuse dans le système productif qui se transforme progressivement, le travail reste considéré comme mode privilégié d'intégration sociale mais, à côté du travail rémunéré, il y a place pour d'autres activités, de nouvelles demandes apparaissent qui stimulent l'initiative des entreprises, une offre organisée de nouveaux services se développe, le travail à temps partiel se développe également, le chômage diminue (214).*

### 2.1. spatial

- R. a. s.

### 2.2. Déplacements et relations

- R. a. s.

### 2.3. Social

- **La flexibilité des machines, des séries, des ateliers nécessite la flexibilité des équipes.** L'État s'est adapté, devenant progressivement le garant des acquis sociaux en matière de salaires, temps et conditions de travail, formation, négociation collective..., en même temps, la demande a évolué et la société a changé (195).
- Les trois âges de la vie, éducation, vie professionnelle, repos se brouillent car **l'État joue le rôle de garant**, le système productif est devenu plus créateur d'emplois, et la flexibilité mais aussi l'évolution des mœurs ont entraîné une grande diversification des situations professionnelles (196/197).
- Le travail est plus épanouissant mais les français estiment qu'il y a une **vie possible à côté du travail** (197),
- Dans ce climat général où la pénurie d'emplois se résorbe, où le lien social se resserre, l'angoisse de l'avenir s'estompe d'où un **regain de la fécondité**, de l'activité féminine et un allongement de la vie active (197).

### 2.4. Économie

- **Course folle aux IDE** (investissements directs à l'étranger). Les asiatiques enfourchent la logique de développement japonais, remontent les filières et s'installent dans un système de production flexible intensif en capital et en innovation. (191).
- **Les européens et américains sont concurrencés** à la fois dans leurs industries traditionnelles et dans les secteurs de haute valeur ajoutée. Les pays de l'est se présentent comme des territoires attractifs concurrents à la recherche d'une place dans la chaîne mondiale de production (191).
- Le commerce reste chaotique car l'organisation mondiale du commerce peine à élaborer une jurisprudence commerciale mondiale (191).
- La bulle financière est toujours présente, plus incertaine que jamais. Avec **l'internationalisation des portefeuilles**, la masse des capitaux réels ou virtuels augmente la volatilité des prix et le niveau des risques (191).
- En Europe, la monnaie unique voit le jour vers l'an 2000 (192).
- **Les grandes entreprises éclatent en petites unités autonomes** reliées en réseau, sur une chaîne qui va du concepteur jusqu'au vendeur (192).
- Le nouveau système de production génère des emplois en amont (concepteurs) et en aval (service) et contribue à une **tertiairisation de l'emploi** (192/193).
- **La consommation est de retour**, alimentée par l'émergence de nouveaux besoins dus à la modification des rythmes de vie et de travail, la diversification des situations familiales et l'effet « valeur ajoutée » (le pouvoir d'achat est soutenu, car la redistribution des gains de productivité est plus favorable aux salaires) (193).

## 2.5. Gouvernance

- R. a. s.

## 2.6. Environnement

- R. a. s.

## 2.7. Technologies émergentes

- Avec les nouvelles technologies de l'information, **la production devient intelligente**. L'alliance du micro-processeur avec les télécommunications et les échanges de données informatiques transforment les usines en « ateliers flexibles automatisés » qui forment un bloc intelligent machine-atelier-produit capable, de réaliser toute une palette de produits différents en fonction de la demande (192).

### **Scénario 6-4 : « Coopération »**

*Il constitue une sorte d'horizon idéal dans lequel se renforcent mutuellement un environnement coopératif (en Europe et dans le monde), une mutation réussie du système productif orienté vers la performance globale, une acceptation sociale du temps choisi, et une reconstruction radicale du cadre institutionnel du travail dans lequel patronat, syndicats et Etat coopèrent sans empiéter sur les responsabilités des autres. De même que le pire n'est jamais sûr, le meilleur n'est pas nécessairement exclu (24).*

*C'est le scénario de la transformation radicale des représentations et des modes d'organisation, il met l'accent sur la diversité des attitudes, des demandes, des relations au travail et des situations d'activité, il privilégie la souplesse dans la gestion des temps mais en contrepartie oblige à la fluidité du système d'emploi et à la conclusion d'accords au plan local ou au sein d'un réseau (212).*

### 2.1. Spatial

- R. a. s.

### 2.2. Déplacements et relations

- R. a. s.

### 2.3. Social

- Personne n'a oublié « la priorité à l'emploi » et la « lutte contre l'exclusion » (199).
- La France, grâce à une volonté partagée qui s'apparente à ce que certains dénomment un « nouveau contrat social » utilise de multiples leviers pour transformer la croissance en plus d'emplois, tout en assurant une évolution très positive de la productivité dans les secteurs les plus performants et en continuant à conduire les mutations nécessaires dans son appareil de production (200).
- Le système productif se retisse à coups de **partenariats, d'accords, de réseaux** ; les plus grands animent, les moins grands travaillent en réseau, en coopération avec les pôles centraux. Toutes ces coopérations de compétences et ces transferts de productivité assurent l'intégration des activités (202),
- **La demande de travail a changé**. Temps partiel, différencié, choisi, ... **les parcours professionnels ne sont plus linéaires**. Les ruptures ne sont pas obligatoirement des accidents de carrière, mais des temps de formation, on trouve aussi des emplois à temps réduit pour recyclage, une expérience extérieure dans une nouvelle entreprise ou encore des « temps citoyens » (204).
- **Les trois âges de la vie éclatent** : il n'y a plus de découpage arbitraire entre le premier diplôme et la retraite. Le retournement démographique de la population active au tournant de 2005 joue en ce sens : la durée de vie active s'allonge, les individus peuvent (en théorie) programmer leurs retraits d'emploi ou leurs retours à l'emploi, leurs reconversions, ... (204).
- Les partenaires locaux animent tout un secteur socio-économique intermédiaire sur le créneau des activités d'utilité collective, qui absorbe la plus grande part des demandes de réinsertion. Les acteurs économiques assurent le développement local et accompagnent les situations difficiles. C'est l'économie solidaire, elle



contribue à assurer une citoyenneté retrouvée à des individus momentanément en difficulté par rapport à l'emploi même si en plus, des pratiques locales de redistribution sont nécessaires avec l'aide de l'État afin de limiter les disparités sociales (206).

#### 2.4. Économie

- **La croissance économique est de retour**, à un rythme élevé, à partir de 1995. Et le monde entier se ressaisit. A tous les niveaux, international, national, local, économique, politique et social, les forces se conjuguent pour reconstruire la machine à vivre (198).
- Sur le plan international comme au niveau micro-économique, l'heure n'est plus à la déréglementation, mais à l'**adaptation volontaire et négociée**. La ronde des échanges mondiaux s'accélère, entraînée par les nouveaux venus d'Asie, d'Europe de l'est et plus tard d'Amérique du sud ou du Maghreb et portée par les progrès technologiques. Mais elle se discipline sous l'œil de l'organisation mondiale du commerce (199).
- L'Europe a sa « monnaie unique » officialisée dans les deux dernières années du XX<sup>e</sup> siècle et elle a surtout mis en place des institutions coopératives, à responsabilité et décisions partagées, qui ont permis de stabiliser les relations économiques intracommunautaires (200).
- Le noyau dur d'origine s'étoffe des autres pays européens qui réussissent leur modernisation. Et l'**Europe élargie, consolidée organise ses relations avec le reste du monde** (200).
- Le poids de l'indemnisation du chômage s'est réduit mécaniquement sous l'effet de la croissance et des changements d'organisation du travail. Les dispositifs sont désormais réorientés vers la formation ou l'incitation (206).

#### 2.5. Gouvernance

- **L'État coopère**, par une dynamique de soutien, il veut participer à la performance globale ; il stimule les démarches d'innovation et de diffusion technologique, encourage la coopération entre les entreprises et veille à un développement ordonné du territoire (202).
- **L'État donne un grand coup de jeune au Code du travail** qui devient le droit du travail et de l'activité ; validant l'idée qu'à certains moments de la vie, l'emploi n'est pas l'unique moyen important d'intégration sociale (205).
- Ce nouveau « droit de l'actif » permet de recatégoriser les contrats et les statuts et d'intégrer les étapes successives et parfois éclatées de la vie active (205).
- **Le pouvoir normatif de l'État est maintenu mais il est réduit et partagé**. Il n'y a plus d'un côté le marché, de l'autre l'État, mais un système de régulation sociale capable de gérer l'alternance des statuts et des temps, la diversité des projets, des activités (205).

#### 2.6. Environnement

- R. a. s.

#### 2.7. Technologies émergentes

- R. a. s.

### III - Dialectique entre les scénarios

**Les mots « activité », « travail », « emploi » ne sont plus équivalents (32) :**

- l'activité englobe toutes les actions socialement utiles, en dehors de la sphère privée qui interdit toute forme de contrôle ;
- le travail est une activité normalement rémunérée ;
- l'emploi est un travail organisé dans la durée.

**Les 3 grandes fonctions du travail connaissent de profondes transformations (10) :**

- une fonction de production par laquelle il crée de la richesse ;
- une fonction de répartition à travers laquelle le travailleur perçoit le prix de son travail, le plus souvent sous forme monétaire ;
- une fonction d'insertion à travers laquelle chaque personne trouve une place dans le tissu social et peut espérer s'exprimer et se réaliser.

**Les 4 scénarios permettent de présenter 4 types de combinaisons de tendances lourdes et de variables stratégiques. Chaque scénario se veut le plus cohérent possible. Tous les quatre permettent d'explorer des voies suffisamment contrastées pour aider à la décision (22).**

Pour définir les actions nécessaires à la construction d'un nouvel avenir pour le travail, la Commission a donné la préférence à une configuration qui se situerait entre le 3<sup>e</sup> et le 4<sup>e</sup> scénarios alors même que l'on pourrait accorder une plus grande probabilité aux scénarios 1 et 2. (24).

Cependant, cet ouvrage est déjà quelque peu daté ; bien qu'étant paru en octobre 1995, l'élaboration du rapport est largement antérieur à cette date si bien que certains des premiers effets envisagés ou des combinaisons retenues à court terme ne sont plus aujourd'hui d'actualité (ex : le respect des critères de Maastricht, la mise en place de la monnaie unique).

#### **IV - Utilisateurs des scénarios**

Ces scénarios complètent et prolongent les réflexions menées au Commissariat du Plan notamment en 1992, à l'occasion de la préparation du XI<sup>e</sup> Plan. Ils devaient permettre de nourrir ce débat en donnant plus de sens et de force à l'action publique.

Les scénarios sont donc d'abord destinés à l'autorité publique pour laquelle ils ont été produits.  
*« L'avenir n'est pas seulement ce qui peut arriver ou ce qui a le plus de chance de se produire. Il est aussi dans une proportion qui ne cesse de croître, ce que nous aurons voulu qu'il fût. Qui regarde l'avenir, le change. »*  
Gaston Berger, industriel, philosophe, inventeur de la prospective.

## Fiche de scénario 7 Vers la troisième ville

### I - Producteur du scénario

**Auteur :** Olivier Mongin, préface de C. de Portzamparc.

**Mots clés :** La Ville / L'Urbanité / L'Imaginaire / L'Utopie / La Ville-musée / La Ville-paysage / La Cité / Haussmann / Le Corbusier / Démocratie / Libéralisme / Centre / Périphérie / Pouvoir / Décentralisation / Projet / Habitat / Ségrégation / Eclatement / Violence.

**Titre :** *Vers la troisième ville ?*  
Hachette Livres, Questions de Société, 1995, 140p.

### II - Scénario de la troisième ville par grands paramètres :

#### 2.1. Spatial

- Le constat d'une expérience urbaine éclatée, déclinée au pluriel, ne permet pas de conclure à une renaissance de l'urbanité au sein d'un monde rythmé et organisé par le développement de l'urbain (85)<sup>9</sup>.
- L'indifférenciation urbaine provoque la mise à l'écart de ceux qu'elle relègue au-dehors : cités-dortoirs, mauvaises banlieues, bidonvilles sud-américains. (87).
- En périphérie, les objets techniques produits par les architectes forment de simples juxtapositions inarticulables à des ensembles de petite échelle (92).
- L'âge III ne connaîtra plus des modèles idéaux, applicables partout, des schémas reproductibles comme ceux des rues et des immeubles mitoyens ou des tours et barres rectangulaires.  
Ce sera une époque de modulation, de réaction aux situations, de ruse : on donnera de l'intimité ici, on densifiera là, on ouvrira, on calmera, on rasera, on plantera ailleurs, et, à tel endroit, on frappera l'imagination pour attirer, concentrer... (95).
- La 3<sup>e</sup> ville a pour dessein de créer des cohérences urbaines sur les réalisations et décombres de ce qui est institué. Elle est utopique dans le sens où elle réactive fortement l'idée d'urbanité, en vue, non pas de réaménager une situation urbaine donnée, mais de fonder une « autre ville ». (96).
- Faire de la place ne se résume pas au projet modeste de recréer des places – ces vides qui font lien, ... mais a pour sens de recréer une relation corporelle à l'espace et de freiner la fascination technicienne pour le hors temps et le non-lieu (97/98).
- L'amour des villes renaît dans un cadre spatial organisé autour du territoire, dans une organisation territoriale qui se méfie de la « relation », de « l'entre-deux », du lien entre un dehors et un dedans dans un monde sans extériorité, l'urbanité revient alors à créer de l'espace contre la logique territoriale de l'urbain (101).
- Cette autre ville devra répondre également à un manque d'espace public profondément ressenti, ..., favorisant l'échange des libertés individuelles (101/102).
- La fuite n'a plus grand sens : nous sommes tous prisonniers de l'urbain et la ville n'a plus d'autres horizons qu'elle-même. L'urbain déroule un territoire sans extériorité : il est temps d'en prendre conscience, de prendre marques et distances pour libérer l'urbanité prise en otage par l'urbain (118).

#### 2.2. Déplacements et relations

- La ville moderne (de l'âge II) : ville de l'expansion, de l'automobile, de l'écartement entre les choses, avec ses bâtiments pensés comme des objets, solitaires, universels, indifférents aux sites et aux lieux. (95).
- Les deux composantes principales de la forme sociale de la *metropolis* moderne sont l'anonymat et la mobilité. Sans l'anonymat, la vie dans une ville moderne ne serait pas humaine. Pour beaucoup de gens, il représente un phénomène libérateur plutôt qu'une solitude dangereuse (102).

<sup>9</sup> Les numéros entre parenthèses renvoient aux pages de l'ouvrage

- Traverser la ville, c'est pouvoir circuler et communiquer au gré des rythmes urbains et des rencontres imprévues, c'est prendre la ville d'assaut et à bras-le-corps (120/121).

### 2.3. social

- **L'éclatement urbain est un phénomène généralisé** ne concernant plus les seuls territoires situés à proximité des centres-villes. Aujourd'hui, l'urbain entretient une relation d'exclusion avec son « dehors » dans la mesure où la coupure urbaine désigne le territoire de ceux qui sont relégués à l'écart de développement et ne peuvent bénéficier de ses avantages -professionnels, économiques, financiers...- (104).
- Si l'urbain secrète son dehors, un monde dont il se coupe, les formes prises par la scission spatiale sont multiples ; elles sont reconnaissables à travers la crise des banlieues (105).
- Mais la relégation ne correspond pas seulement à des lieux tenus à la lisière : le nombre croissant de sans-logis et de SDF errant dans les espaces urbains manifeste que **l'exclusion ne joue pas automatiquement extra-muros** (105).
- Alors que la culture anglo-saxonne accepte les fronts discontinus et les faibles densités, nous n'avons comme image de la ville que celle de l'hypercentre avec ses immeubles compacts, ses perspectives serrées et son paysage minéral (106).
- La dialectique américaine, entre les tours de bureaux du downtown et l'habitat dispersé des maisons individuelles à la périphérie, nous est particulièrement étrangère, même après un demi-siècle de dépendance culturelle (106).
- **Le chômage, le divorce, la crise ont mis hors de service l'ascenseur social**, faisant des habitants du « parc social » des assignés à résidence (106).
- L'utopie réside dans la capacité d'inventer de l'urbanité, voire du civisme, dans un territoire organisé autour des seuls impératifs économiques et techniques de l'urbain (117).

### 2.4. Économie

- **La communication joue un rôle décisif** pour vendre l'idée de la « bonne » ville, de la ville « vivable », de la ville « belle » et « inventive », c'est à dire d'un ensemble urbain économiquement viable s'opposant à la ville malsaine (112).

### 2.5. Gouvernance

- Le scénario de la troisième ville et le projet d'une politique de la ville sont à examiner dans une perspective qui est aussi celle de **l'avenir de la démocratie** car, que serait une société démocratique où l'urbanité aurait purement et simplement disparu, au seul profit de l'urbain ? (89).
- Quand la ville n'est plus une « agglomération » et ne se compose plus que de ceux qui réussissent à s'inscrire dans le cadre de l'urbain, l'esprit démocratique s'effondre progressivement (109). La politique de la ville est exemplaire d'une nouvelle manière d'agir de l'État devenant un **État animateur** (111).
- La ville incarne une **demande d'utopie** sans laquelle la démocratie est condamnée à s'affaiblir mais la demande d'utopie que cristallise la ville renvoie également à une **demande de civisme** dont le manque a provoqué une nouvelle sensibilité politique à la ville (117).
- Faire le pari de la ville, de l'urbanité face à l'urbain, revient à faire le pari de la démocratie (118).

### 2.6. Environnement

- R. a. s.

### 2.7. Technologies émergentes

- L'urbain n'a de cesse de maîtriser le temps et l'espace au profit d'une utopie technicienne (88).
- La société ne peut être la victime de l'évolution technologique et de la mondialisation du marché ; **l'État démocratique doit intervenir pour recoudre les morceaux épars de l'urbanité perdue** (111).
- La communication répond aux besoins des hommes de se figurer les territoires et de s'y repérer, besoin de plus en plus mis à mal par l'internationalisation et la dématérialisation des échanges (113).

### III - Dialectique entre les scénarios

- R. a. s.

### IV - Utilisateurs des scénarios

Olivier **Mongin**, philosophe et essayiste, signe là un ouvrage relativement complexe sur les différentes strates de la villes. S'inspirant des thématiques de Christian de Portzamparc, il décrit successivement :

1. **La ville de l'âge I** : elle est organisée autour de la rue, planifiée selon le vide des espaces publics...
2. **La ville de l'âge II** : elle est organisée autour des objets pleins, les immeubles ne sont plus accolés, mitoyens, mais deviennent autonomes, décollés du sol, souvent isotropes, indifférents au site le plus possible. C'est l'application des modèles de l'industrie à la ville ; ce qui constitue une forme d'utopie rejetée après 1968 ;
3. **La ville de l'âge III** serait celle dans laquelle nous sommes depuis 1970. Elle s'inscrit en réaction contre les tenants d'un libéralisme.

Contrairement à ce que le titre laisse penser, l'auteur ne donne pas son opinion sur la ville de l'avenir ; il se contente de dresser le tableau de celle d'aujourd'hui avec ses heurts et ses contradictions, mais aussi avec ses aspirations et ses difficultés.

## Fiche de scénario 8 L'économie d'archipel

### I - Producteur du scénario

**Auteur** : Pierre Veltz.

**Mots clés** : Mondialisation / Polarisation / Métropole / Réseau / Territoire / Economie / Inégalités / Cohésion sociale / Compétitivité / Distance / Mobilité.

**Titre** : *Mondialisation, villes et territoires, l'économie d'archipel*  
PUF, Economie en Liberté, 1997, 250 p.

### II - Scénario par grands paramètres

*Incomparablement plus fluide, l'économie mondiale semble se resserrer de plus en plus autour d'un réseau-archipel de grands pôles. Elle reste profondément ancrée dans les territoires dont le rôle est radicalement redéfini (les coûts de la distance n'ayant plus qu'un rôle marginal, les effets importants sont relationnels, socio-historiques).*

#### 2.1. Spatial

- Concentration croissante vers les aires métropolitaines : avec d'abord, les grandes villes et leur périphérie, en particulier dans l'aire parisienne (36)<sup>10</sup>.
- En corollaire, **croissance des inégalités spatiales** (42).
- Croissance générale et surtout extrême **hétérogénéité des vitesses d'échanges** - des biens, des personnes, des informations - créent un territoire dont nous cernons difficilement la nouveauté (53).
- **Un territoire à la fois plus homogène et plus fracturé** (55).
- Dans le modèle centre-périphérie, les rapports entre les entités géographiques et sociales sont asymétriques, mais il existe un couplage fort entre elles (57).
- Dans ce cadre, **la périphérie nourrit le centre**, au sens propre comme au sens figuré. Ou bien elle bénéficie des retombées du centre, ou bien les 2 processus coexistent (57).
- **La pertinence de ce modèle est à relativiser** car :
  - Multiplication des situations où la « périphérie » est progressivement découplée des autres espaces ;
  - Raisonement à une image en mosaïque du territoire, où la cohérence (sociale ou économique) des entités-zones est acceptée sans discussion et où l'économie d'ensemble se présente comme un ensemble de mécanismes inter-zones emboîtés (58).
- **Centres et périphéries tendent à s'interpénétrer** (58).
- Les atouts dont disposent les métropoles ont leurs revers, et n'entraînent aucun dépérissement inéluctable des villes moyennes ou des régions rurales. Mais pour se développer, celles-ci ne pourront plus compter principalement sur les avantages à court terme qu'y trouveraient les investisseurs (225).

#### 2.2. Déplacements et relations

- Découplage entre distance spatiale et distance temporelle, **multi-appartenance territoriale d'un nombre croissant d'individus** (54).
- Ecart croissant entre les référentiels d'espace-temps des personnes et des groupes sociaux qui dessinent une **géographie complexe et paradoxale** (54).
- La mobilité résidentielle moyenne reste très faible, surtout en Europe, mais la **mobilité temporaire professionnelle explose**, et pas seulement pour les cadres dirigeants (54).
- Fin du monde bien ordonné par la distance (59).
- Les interdépendances à large rayon deviennent aussi fortes que les interdépendances à court rayon. Il devient impossible d'indexer cette force sur la distance (60).

<sup>10</sup> Les numéros entre parenthèses renvoient aux pages de l'ouvrage

- Le territoire des réseaux fait place à un véritable **territoire en réseau**, où chaque pôle se définit comme point d'entrecroisement et de commutation de réseaux multiples (65).
- Déplacements physiques et usage des télécommunications sont plus complémentaires que substituables (219).
- La tendance universelle reste celle du **développement simultané des déplacements et des télécommunications** (220).

### 2.3. Social

- **Le territoire social et économique devient à la fois plus homogène, à large échelle et plus fractionné, à échelle fine** (55).
- Les hiérarchies semblent de moins en moins graduelles et continues (56).
- Décrochage des extrêmes (56).
- Les inégalités fondamentales entre les hommes et les nations ne sont peut-être plus celles des capacités de consommation, mais **celles des capacités de prévision et de solidité face à l'incertitude et aux turbulences du monde** (224).
- Du point de vue des individus, l'enjeu est à la fois de **pouvoir valoriser très vite et de manière mobile leurs atouts** (diplômes, relations...) et de s'inscrire dans des contextes où, à défaut d'engagements durables, les possibilités de reconversion soient les plus ouvertes possibles. Tout cela favorise les choix géographiques en faveur des grandes villes, des régions denses, des métropoles (225).
- La première conséquence de l'économie de vitesse et d'incertitude du point de vue des salariés est la **baisse générale du niveau d'engagement des employeurs vis-à-vis des employés** (230).
- **La fin de la société « ascensionnelle » des Trente Glorieuses**, alors même que la scolarisation ne cesse de progresser, ne crée pas seulement des frustrations immédiates. Elle mine les repères de la conduite biographique (231).
- L'intégration dans la « société du travail » est plus ardemment désirée, mais aussi davantage marquée par des comportements de court terme (231).
- L'ancienneté est une valeur déclinante dans l'entreprise alors que les progressions à l'ancienneté deviennent plus lentes ce qui est frustrant pour les jeunes comme pour les vieux (231/232).

### 2.4. Économie

- **L'économie globale est immédiatement présente dans l'économie locale** (60).
- De plus en plus, **les zones de croissance s'organisent géographiquement en filaments** (H Le Bras dans *La planète en village* parle de « linéarisation de la croissance »), en réseaux linéaires, par une sorte de polymérisation en chaîne qui contraste avec le modèle auréolaire de la géographie traditionnelle (62).
- Adoption progressive mais accélérée au cours de la dernière décennie, **d'une vision plus large de la demande et de la concurrence**, appuyée sur une approche plus globale de la diversité des situations nationales ou régionales, des contraintes qui s'exercent sur les marchés et les demandes elles-mêmes (110).
- **La généralisation du « bureau à domicile » n'est pas pour demain** mais les facteurs économiques qui nourrissent cette tendance sont puissants tout en restant subordonnés aux tendances fondamentales dont les causes sont économiques beaucoup plus que techniques : mise en réseau des activités, substitution des logiques de commande marchandes aux logiques hiérarchiques, diversification des statuts, des rythmes, des formes juridiques et matérielles du travail (220).
- L'économie est davantage modelée – y compris dans ses formes géographiques – par les **contraintes temporelles**. Les **impératifs de vitesse** et surtout de **synchronisation** façonnent l'espace industriel des opérations et de la logistique plus profondément que la géographie des distances et des lieux (223).

### 2.5. Gouvernance

- La dynamique des territoires est liée désormais aux garanties qu'ils offrent face à l'imprévu, à leur capacité de constituer un contrepoids effectif par rapport aux incertitudes montantes de la compétition globalisée et de la société ouverte. A cet égard, la cohérence et la pertinence des institutions locales jouent un rôle de plus en plus décisif (225/226).
- La capacité des institutions publiques locales a créer de **véritables cadres collectifs de représentation et d'action**, permettant l'émergence de projets, la définition d'images crédibles de l'avenir, la convergence des anticipations, devient le moteur central du dynamisme économique local (244).
- Les collectivités locales qui tirent à hue et à dia constituent un facteur répulsif et un lourd handicap pour les territoires (244).

- Dans l'économie de la vitesse et de l'incertitude, l'ancrage territorial, la force des coopérations enracinées dans une histoire et alimentées par des projets, sont les moyens privilégiés de sauvegarder les mécanismes lents de la compétitivité : **construction de compétences, des réseaux, des relations. L'Etat et les collectivités locales ont un rôle fondamental à jouer dans ces processus (244).**
- Favoriser les coopérations horizontales et les réseaux d'apprentissage mutuels entre firmes, favoriser un développement solidaire des groupes et des PME, redéfinir une architecture lisible et efficace des pouvoirs publics (244).

## 2.6. Environnement

- R. a. s.

## 2.7. Technologies émergentes

- **La notion de continuité**, tellement structurante dans nos images du territoire, et du monde social en général, **est mise à mal par la mutation contemporaine de la communication (53).**
- Il est difficile voir impossible d'isoler un effet spécifique des techniques de communication sur les formes territoriales. Une très grande partie des activités économiques modernes est inconcevable en dehors d'un usage intensif des moyens de communication (219).
- **L'automobile et le téléphone** ont permis le développement des banlieues, mais n'ont pas éliminé les villes. Téléphone et fax sont aujourd'hui des outils puissants pour rendre les villes praticables (219).
- **Les télécommunications modernes augmentent les degrés de liberté des réorganisations au sein des firmes (219).**
- **La notion de « télétravail » est confuse**, elle amalgame des processus classiques de division spatiale du travail et les réorganisations de l'espace-temps de l'activité au sein des aires métropolitaines (220).
- **La multiplication des agences de proximité, des points de contact, la recherche du local touch** constituent ainsi le corollaire paradoxal du développement des maillages de télécommunication et de la centralisation des données qu'ils permettent (221).

## III - Dialectique entre les scénarios

Plutôt que porteur de scénarios d'avenir pour la ville et la société contemporaine, cet ouvrage propose **une réflexion sur la mise en place du système économique d'aujourd'hui** ; système qui tend à la mondialisation et au tissage de réseaux linéaires entre villes.

Pierre Veltz s'oppose au discours pessimiste sur les « délocalisations » tout en évoquant :

- La mondialisation de l'économie ;
- La polarisation spatiale croissante au profit des zones les plus développées, en particulier des grandes métropoles ;
- Les mutations profondes des modes d'organisation de la production ;
- Les risques liés à la nouvelle géo-économie (montée des inégalités minant la cohésion sociale, dictature du court-terme...).

## IV - Utilisateurs du scénario

Professeur à l'École nationale des Ponts et Chaussées, l'auteur de cet ouvrage s'adresse **aux acteurs de l'économie d'aujourd'hui**. Le livre doit donc connaître une diffusion à valeur pédagogique.



## Fiche de scénario 9

### La ville globale

#### I - Producteur du scénario

**Auteur** : Saskia Sassen

**Mots clés** : Division internationale du travail / Pouvoir économique et financier / Etats-Nations / Globalisation / Ville globale / Société transnationale / Dispersion géographique / Centralisation / Services / Emplois / Salaires.

**Titre** : *La ville globale, New York – Londres - Tokyo*  
Descartes & Cie, Collection les Urbanités, 1996, 530 p.

#### II - Scénario par grands paramètres

##### 2.1. Spatial

- Les grandes cités sont aujourd'hui : (9)<sup>11</sup>
  - Les centres de commande d'une organisation économique dispersé ;
  - Des espaces stratégiques pour les échanges financiers planétaires ;
  - Des lieux de production de services spécialisés dans l'aide à la décision ;
  - Des marchés pour ces services et pour des produits innovants.
- Les villes globales concentrent des ressources immenses par le truchement d'activités tertiaires supérieures, dont l'influence est de plus en plus déterminante sur leur système économique et social (9),
- Au sommet de la hiérarchie (du pouvoir et du contrôle) se trouve un petit nombre de régions urbaines massives : les villes monde. Étroitement liées les unes aux autres par les prises de décision et par la finance, elles forment un système de contrôle planétaire sur l'expansion de la production et des marchés (10).
- À l'échelle d'un pays, le rôle des métropoles s'est transformé. Elles ne sont plus à la pointe pyramidale favorisant les liaisons avec l'arrière-pays (hinterland), dont elles étaient un moteur d'intégration tant régional que national. En donnant à la gestion et à la coordination des flux financiers transnationaux un rôle primordial, elles provoquent une réorganisation des revenus et des emplois au centre, et accroissent la marginalisation des périphéries (13).
- La mobilité accrue du capital entraîne de nouvelles formes de concentration locale qui sont parties intégrantes de cette mobilité, tout autant que la dispersion géographique et la délocalisation. En outre, dans la mesure où ces nouvelles formes d'agglomération sont associées aux nouvelles formes de dispersion, elles ne représentent pas simplement la persistance d'anciennes formes d'agglomération mais obéissent à une logique économique nouvelle. (75).
- L'économie d'espace due aux innovations technologiques semble suivre un modèle de dispersion et de regroupement (177).
- Concentration croissante de sociétés étrangères de services et de finances dans les 3 métropoles devenues des centres transnationaux pour ces types d'activités. En ce sens, ces villes contiennent des espaces économiques supranationaux qui travaillent aussi bien pour les sociétés nationales que pour leurs concurrentes étrangères (270).

##### 2.2. Déplacements et relations

- Les variables clefs déterminant le choix de l'implantation sont l'accès au réseau de transport, la disponibilité locale de main-d'œuvre, et les économies d'agglomération (165).
- la localisation a assumé une importance nouvelle, puisque certains sites fournissent un meilleur accès à l'information que d'autres. Les déplacements – seule alternative à l'implantation en configuration centrale – se font au détriment des avantages acquis par la concentration des ressources clefs (178).
- La création d'un « TGV révolutionnaire » reliant Tokyo, Osaka, Nagoya et d'un système nouveau de télécommunication aurait pour résultat la création d'une agglomération linéaire d'un type nouveau (453).

<sup>11</sup> Les numéros entre parenthèses renvoient aux pages de l'ouvrage

- Le déplacement le long d'un axe unique affecterait certains éléments ; main-d'œuvre, marchandises, et certains types de service, mais laisserait de côté tout ce qui peut se traiter par télécommunication (454).

### 2.3. Social

- **La violence qui frappe les marges finit par faire retour vers le centre.** Du sommet de la hiérarchie, les villes globales ne sauraient, impavides, contempler la misère du monde (22).
- Ces 3 villes globales utilisent les technologies les plus avancées et emploient une bonne proportion de travailleurs hautement formés et qualifiés ; ce petit groupe d'industries de pointe peut avoir pour effet d'élever la qualité de la vie et la qualité des emplois pour de larges catégories de main-d'œuvre et du reste de la population de ces conurbations (277).
- Les trois villes ont connu des **changements dans la structure de leurs industries et de leur main-d'œuvre**, au long des deux dernières décennies (282).
- Le passage à **une économie de services**, dans plusieurs des pays développés a débouché sur une proportion d'emplois à bas salaires plus élevée que lorsque l'industrie était le principal secteur économique (307).
- En outre, il y a eu **dégradation des emplois industriels** tandis que les ateliers clandestins et même le travail industriel à domicile ont prospéré durant la dernière décennie (308).
- L'accroissement de l'inégalité dans la répartition des revenus est fonction de l'évolution démographique, notamment de la participation croissante des femmes sur le marché du travail, et du grand nombre des travailleurs jeunes à la suite du baby boom (336).
- **Le travail à temps partiel a augmenté, et de façon disproportionnée pour les femmes** (336).
- Une classe moyenne importante contribue à définir des **schémas de consommation** qui favorisent la **standardisation de la production**, donc, sous certaines conditions, un plus grand degré de syndicalisation ou d'autres formes d'organisation qui dérivent de l'existence de grandes usines ou de grands bureaux, phénomène qui entraîne à son tour la prolifération des emplois à salaires moyens (347).
- **Suburbanisation continue des emplois** dans la phase de développement économique liée à la multiplication des usines, le centre des villes devenant inadéquat pour les grands établissements mécanisés, et plus récemment, celle des emplois de bureau rendue possible par les télécommunications modernes (348).
- L'existence de la classe moyenne dans les grandes villes était de plus en plus éclipsée par la croissance parallèle des banlieues et celle de la ville intérieure (348).
- Dans les 3 villes, les tentatives d'enrayer la croissance de la population par la décentralisation ont ensuite fait place à une inquiétude croissante devant le déclin rapide des secteurs centraux, dû aux pertes d'emplois et d'habitants (351).
- **L'inégalité économique dans les grandes villes** a pris des formes distinctes dans l'organisation de la consommation, laquelle a engendré un effet de retour sur la structure du travail et les types d'emplois créés (383).
- La croissance du travail à temps partiel, l'augmentation du nombre des ménages monoparentaux dirigés par une femme, le déclin des syndicats à base industrielle et le déplacement à grande échelle des employés masculins ont contribué à grignoter progressivement l'institution du salaire familial, et à ruiner l'idée qui lui sert de base (395).
- **Expansion du travail informel** (396).
- **Augmentation des emplois à forts salaires** (415).
- C'est l'économie plutôt que l'immigration qui engendre les emplois à bas salaires. La race et la nationalité fragmentent et divisent la main-d'œuvre et contribuent à alimenter les réserves de travailleurs à bas prix qui desservent à la fois le secteur des services hautement spécialisés, en pleine expansion, et le mode de vie des employés à hauts revenus qui travaillent dans ce secteur (418/432).
- La communauté représente un investissement à échelle réduite de travail direct (par l'amélioration du voisinage) et de capital (par le commerce de proximité), dans l'économie d'une ville (432).

### 2.4. Économie

- Contrôle exercé par les entreprises multinationales sur l'économie nationale et urbaine (7).
- **Essor d'une économie de service** au détriment d'une économie à base industrielle (7).
- La dispersion géographique des activités économiques et la réorganisation de l'industrie financière sont 2 processus qui ont contribué à de nouvelles formes de centralisation, dans la mesure où elles sont intervenues dans des conditions de concentration continuée de propriété ou de contrôle (55).
- **Délocalisation croissante des travaux de routine** à des bureaux implantés à l'étranger, expédition ou transmission à des implantations de banlieue, dans la région du siège central, utilisation du travail féminin à domicile (66).

- La dispersion géographique de l'activité économique peut être conçue comme un redéploiement des pôles de croissance et aussi comme une tendance qui assure la reproduction de main-d'œuvre structurellement différenciée, nonobstant un contexte dans lesquels **les sociétés mondialisées ont intégré les fonctions du marché**, unifiant du même coup leur espace de fonctionnement (68/72).
- Il existe un grand nombre d'activités économiques qui ne se prêtent pas à la délocalisation : les services qui ont besoin d'être rendus in situ (73).
- **La mobilité du capital a contribué à de nouvelles formes de mobilité du travail (74).**
- **Vaste croissance de l'activité financière internationale et des échanges de services.** Concentration croissante de cette activité dans les pays les plus développés, et particulièrement aux Etats-Unis, en Grande-Bretagne et au Japon qui indique une transformation dans la composition et la géographie de l'économie globale (141).
- **L'industrie financière a fonctionné comme l'un des secteurs clefs des prestations de services, avec une participation croissante dans tous les secteurs de l'économie. La déréglementation, l'internationalisation et l'innovation ont été essentielles dans ce développement, et l'on a vu croître la prise de risque et la spéculation (197).**
- Le déclin de l'industrie et le passage à un marché de l'emploi dominé par les services, puis l'accentuation de cette tendance dans l'économie, sont manifestes dans les 3 grandes villes en question (201).

## 2.5. Gouvernance

- **Globalisation mondiale de l'économie** ou l'affaiblissement des États au cours des années 80 (7).
- **Remise du local au cœur du processus global (8).**
- Cette combinaison de dispersion géographique et d'intégration mondiale a créé un nouveau rôle stratégique pour les grandes villes (32).
- L'obligation historique, pour l'État, de respecter sa parole et d'imposer ses règlements ne couvre plus, qu'une partie réduite de la main-d'œuvre et un nombre déclinant de marchés du travail (396).
- Le caractère récent de cette transformation du rôle gouvernemental dans l'économie et la **rapidité brutale du processus de privatisation** ont fourni les conditions d'une véritable explosion de l'emploi intérimaire ou à temps partiel, tandis que la croissance des activités de services facilitait sa diffusion (396).
- Une bonne partie de la croissance nouvelle repose sur un affaiblissement de l'État nation (452).

## 2.6. Environnement

- **La suburbanisation de la population**, associée à l'expansion d'une classe moyenne est comprise comme une amélioration de la qualité de la vie, liée au développement économique (348).

## 2.7. Technologies émergentes

- Mort de l'espace du fait de l'expansion des autoroutes de l'information (7).
- Le discours d'éviction relatif à la neutralisation de la géographie par les flux, les échanges télématiques, la cybernétique et la prééminence de l'expertise s'avère infondé (9).
- **La technologie moderne n'a pas mis fin aux formes de travail héritées du XIX<sup>e</sup> siècle, elle les a déplacées dans le domaine des services (15).**
- **Les télécommunications et les techniques d'information ont renforcé la tendance à l'agglomération.** La finance et les services spécialisés sont de grands utilisateurs de ces technologies et ils ont besoin d'avoir accès aux services les plus avancés. (55).
- Ce n'est pas la permanence des anciennes formes, mais l'arrivée de nouvelles, alimentées par la mondialisation et la dispersion des activités économiques, que les capacités de ces télécommunications rendent possible (75).
- L'accélération des marchés financiers et leur internationalisation font de **l'accès aux facilités de télécommunication avancées un point essentiel.** La demande principale en services de télécommunications vient des industries à fort besoin d'information qui, à leur tour, tendent à s'implanter dans les grandes villes dotées de ces facilités (176/177).
- Logique d'implantation de l'industrie électronique caractérisée par le renforcement – nonobstant la crise urbaine et les récessions économiques – des centres de haute innovation technique qui sont au cœur et aux commandes d'un système de production dispersé (177).
- Les « milieux innovation » secondaires continueront certainement à se développer, mais pas dans leur fonction d'innovation : ce sera plutôt dans celle de décentralisation de certains aspects du processus d'innovation (177).

- La production offshore continuera de même, mais avec une forte amélioration par automatisation des opérations de routine et par exterritorialisation des processus industriels avancés. Ainsi, la division géographique du travail restera un trait distinct des industries de techniques d'informations (177).
- **Dans le principe, toute ville devrait considérer le développement des télécommunications comme une priorité et s'efforcer d'avoir à sa disposition toutes les fonctions aujourd'hui concentrées dans les grandes métropoles ; dans la pratique, les coûts d'accès sont si élevés, sans compter les frais de mise à jour permanents des technologies nouvelles, que les métropoles mondiales garderont toujours une longueur d'avance (453).**

### III - Dialectique entre les scénarios

- R. a. s.

### IV - Utilisateurs des scénarios

L'auteur est économiste, cela se ressent à la lecture de son ouvrage qui examine comment le pouvoir économique est conforté et accru par la globalisation en cours ; laquelle favorise l'émergence des villes globales. **Les 3 premières villes globales sont : New York, Londres et Tokyo.**

Saskia Sassen montre comment ces 3 villes, bien qu'ayant des histoires particulièrement contrastées, présentent finalement aujourd'hui, les signes de leur appartenance à une même catégorie de villes ; elles sont des sites d'exception en ce sens qu'elles accueillent les centres de décision des sociétés transnationales, les services les plus sophistiqués, les bureaux où sont élaborés les nouvelles alliances financières...

On a le sentiment que dans ces villes, la richesse attire la richesse, la globalisation en cours ne faisant que renforcer une nouvelle division internationale du travail qui entraîne une profonde redistribution spatiale des activités économiques au détriment des frontières des États-Nations.

## Fiche de scénario 10

### La société d'archipel

#### I - Producteur du scénario

**Auteur :** Jean Viard, chargé de recherche au CNRS.

**Mot clé:** Société d'archipel.

**Titre :** *La société d'archipel*  
Centre d'étude de la vie politique française.

#### II - Scénario par grands paramètres

*Il ne s'agit pas d'opposition entre plusieurs scénarios, mais d'une analyse sur ce qu'est le territoire aujourd'hui et demain.*

##### 2.1. Spatial

- La ville est le lieu du **discontinu**, du fragment, de l'hétérogène (31)<sup>12</sup>, il y a **morcellement** des territoires (40).
- L'espace est **polyspatial** (28), nouvelles identités polyspatialisées (77).
- Le monde est global et discontinu (21).
- L'espace est un **archipel**, un agrégat d'archipels (42), agrégats d'espaces légitimes (41.42).
- Il y a **interpénétration de la ville et de la campagne**, l'espace naturel est un tiers-espace (35).
- La **maison**, le **logement** jouent un rôle important dans la structuration de l'espace social.
- Elle devient le lieu où **se croisent** et se recoupent les itinéraires de la famille et du réseau social (52.54).
- La géographie politique et administrative est décalée par rapport aux nouveaux territoires qui se dessinent, il faut recomposer la géographie politique et les systèmes électifs (63).
- La recomposition de ceux-ci doit partir du local (63.64).
- Le modèle de la ville traditionnelle n'est plus opérant (41.42/31).
- Des **espaces spécialisés** orchestrent minutieusement certaines tranches de la vie: espaces de la consommation, espaces du tourisme (40).

##### 2.2. Déplacements et relations

- L'homme contemporain est un « **navetteur** ».
- **Mobilité et circulation** sont les deux paramètres qui définissent la société urbaine contemporaine.
- L'homme contemporain pratique incessamment des déplacements pour sa vie professionnelle, sociale, familiale, de loisir, de formation (29/39.40).
- Nous sommes prisonnier de la mobilité (55).

##### 2.3. Social

- **Déspatialisation** du lien social (63.64), **société atomisée** (81).
- Les catégories traditionnelles ne sont plus déterminantes pour rendre compte de l'exclusion. Celle-ci est maintenant déterminée par l'**accès ou non à la mobilité** et aux réseaux d'information (35/48.50).
- Il y a **séparation** dorénavant entre le **lien social** et le **spatial** (39.40).
- Il n'existe plus de lieu où se déroule le fait social d'un groupe social déterminé (40).
- Le système social est basé sur le principe d'**autonomisation individualiste** (81.82).
- La **lutte contre le temps** (temps à gagner dans le travail, dans la vie personnelle...) est un des ressorts profonds de la société (17).

<sup>12</sup> Les numéros entre parenthèses renvoient aux pages de l'ouvrage

### 2.3. Économie

- R. a. s.

### 2.4. Gouvernance

- Reconstruire le système de représentations électives en partant du pouvoir réel donné aux bonnes échelles (63).
- Le **local** est la base du système, il faut articuler la recomposition des nouveaux territoires de la politique avec les anciens espaces identitaires (63).
- Les nouveaux espaces du politique doivent s'adapter à **l'abstraction du territoire et des communautés de travail** (63.64).

### 2.5. Environnement

- **La ville, la campagne, la nature, sont devenues des figures symboliques qui ne se réfèrent plus directement à des modes d'organisation. Elles sont « monumentalisées » (37.38.39).**
- L'accélération des circulations induira de plus en plus des demandes de consommation de ces figures symboliques (59).
- Il faut organiser des transferts financiers des sites denses ou des sites où sont implantées les entreprises pour financer des usages ponctuels et symboliques des paysages, des espaces littoraux, des espaces naturels peu peuplés (41.42).

## III- Dialectique entre les scénarios

- R. a. s.

## IV- Utilisateurs des scénarios

Cet ouvrage est un **essai** qui décrit une évolution de la société française dans ses modes de fonctionnement et ses représentations sociales : il se situe dans le « **demain déjà-là** ». Les utilisateurs de ce scénario ne sont pas identifiés.

**Fiche de scénarios 11-1 / 11-2 / 11-3 / 11-4 / 11-5 / 11-6**  
**Scénario tendanciel / Le triomphe des marchés / Les cent fleurs /**  
**Les responsabilités partagées / Des sociétés de création /**  
**Des voisinages turbulents**

## I - Producteur du scénario

**Auteur :** Gilles Bertrand.

**Mots clés :** Institutions / Gouvernance / Cohésion sociale / Performance économique / Environnement extérieur.

**Titre :** *Scénarios Europe 2010*

Cellule de Prospective de la Commission Européenne  
Table Ronde Futuribles International, Paris, 25/11/1998.

## II – Scénarios par grands paramètres

### **Scénario 11-1 : Le futur peut-il être une simple continuation du passé ?**

#### **2.1. Spatial**

- R. a. s.

#### **2.2. Déplacements et relations**

- R. a. s.

#### **2.3. Social**

- Population indifférente au débat public.
- Décisions de court terme.
- Apathie confortable.
- **Fragmentation sociale.**
- Pas de réforme de fond de l'État Providence.

#### **2.4. Économie**

- Lente dérive économique, **déclin de la compétitivité.**
- Suite de la globalisation malgré des sociétés réticentes.

#### **2.5. Gouvernance**

- Élargissement sans projet politique clair.
- Querelles sur les transferts financiers.
- Coopération internationale faible.
- Multiplication des blocages politiques.

#### **2.6. Environnement**

- R. a. s.

#### **2.7. Technologies émergentes**

- Europe en retard sur les nouvelles technologies.

## **Scénario 11-2 : Le triomphe des marchés**

### **2.1. Spatial**

- R. a. s.

### **2.2. Déplacements et relations**

- R. a. s.

### **2.3. Social**

- **État-providence de plus en plus coûteux et inefficace.**
- Baisse des allocations de chômage.
- Dégraissage du secteur public.
- Réforme des retraites.
- Pas de réaction populaire majeure face aux réformes. Les Européens sont surtout préoccupés par la consommation et leur propre survie économique.
- **Société individualiste et fragmentée.**
- Des régions et des catégories sont laissées à l'abandon.
- **Hausse du crime, demande de sécurité croissante.**

### **2.4. Économie**

- **Concurrence et interdépendance accrue.**
- Complexité croissante de l'économie mondiale.
- L'économie hors du contrôle de l'acteur public.
- Consensus croissant autour des idées du libre marché en Europe, aux États-Unis et au-delà,
- **Dérégulation rapide du marché du travail.**
- Economie dynamisée par les **nouveaux services et les faibles coûts salariaux.**
- Baisse du chômage (mais augmentation des emplois précaires).
- Intégration croissante des marchés mondiaux.
- Nombreuses initiatives de libre-échange (vers un marché unique global ?).
- **Globalisation accélérée.**
- Coopération sur les questions commerciales (surtout Triade), long terme négligé.
- Bonne prospérité économique.
- PME actrices des marchés mondiaux.

### **2.5. Gouvernance**

- Une nouvelle génération d'hommes politiques au pouvoir impressionnés par la réussite économique américaine.
- **Union Européenne qui s'agrandit rapidement.** Pas d'approfondissement, limitation des politiques régionales et agricoles (qui coûte le plus cher).
- **Structure institutionnelle flexibles, action publique décentralisée.**

### **2.6. Environnement**

- R. a. s.

### **2.7. Technologies émergentes**

- R. a. s.



## **Scénario 11-3 : Les cents fleurs**

### **2.1. Spatial**

- R. a. s.

### **2.2. Déplacements et relations**

- R. a. s.

### **2.3. Social**

- Cynisme de la population envers la politique et les grandes entreprises.
- Signes croissants de désobéissance.
- **Replis vers l'activité locale de petite échelle.**
- **Troc, solidarité de voisinage, échelle de compétence.**
- Fin de la société de consommation.
- Demande croissante pour les biens liés à l'information et au savoir.
- **Inégalités croissantes de revenus et de gouvernance.**

### **2.4. Économie**

- **Floraison de l'économie informelle et des initiatives locales.**
- Les européens préfèrent investir leurs efforts dans des mini-projets.
- **La globalisation se poursuit de facto, faite par les marchés et la technologie mais pas contrôlée politiquement.**

### **2.5. Gouvernance**

- Bureaucratie incapable de suivre le rythme du changement dans la société européenne, lente perte de contact entre les deux.
- **Institutions européennes déconnectées du monde réel par des crises nationales, disputes, processus d'élargissement bloqué à mi-chemin.**
- Patchwork d'États, villes, fiefs diversement légitimes et respectables.
- Bureaucratie nationale à la dérive, gouvernance minimum.
- Sociétés actives, seulement au niveau le plus local.
- **État de droit affaibli.**
- **Fortes différences régionales.**
- **Globalisation proche d'une impasse structurelle.**
- Faible coopération internationale.

### **2.6. Environnement**

- R. a. s.

### **2.7. Technologies émergentes**

- Économie en auto régulation (à l'Internet) en partie démonétisée.

## **Scénario 11-4 : Des responsabilités partagées**

### **2.1. Spatial**

- R. a. s.

### **2.2. Déplacements et relations**

- R. a. s.

### **2.3. Social**

- Colère croissante contre le développement économique mondial et les différences de revenus.
- **Mécontentements envers la vie politique.**
- Bureaucratie publique inadaptée aux sociétés complexes, besoin de responsabilisation.
- Chômage jugulé (pactes locaux pour l'emploi et dynamisme endogène).
- **Confiance, solidarité et responsabilité : des valeurs partagées.**
- Protection sociale renouvée, baisse des inégalités sociales et régionales.

### **2.4. Économie**

- Pressions continues pour la poursuite de la mondialisation.
- **Bonnes performances de l'économie européenne (NTCI toujours en croissance).**

### **2.5. Gouvernance**

- **Nouveaux acteurs : ONG, PME, régions, société civile...**
- Réforme radicale à tous les niveaux du secteur public, décentralisation, responsabilité, transparence, accessibilité.
- **Acteur public « facilitateur » plutôt que producteur de législation.**
- Systèmes fiscaux et protection sociale en partie réformés.
- Nouveaux partenariats entre secteur public et entreprises privées.
- **Réinvention du projet d'Union, émergence d'un espace public européen, renouvellement du processus de décision, nouveaux vœux coopératifs ; dès le début, élargissement et approfondissement vont de pair.**
- Les pays de la Triade apprennent progressivement à partager le pouvoir.
- Quelques progrès en matière de gouvernance globale, des efforts encore nécessaires.

### **2.6. Environnement**

- R. a. s.

### **2.7. technologies émergentes**

- R. a. s.

## **Scénario 11-5 : Des sociétés de création**

### **2.1. Spatial**

- R. a. s.

### **2.2. Déplacements et relations**

- R. a. s.

### **2.3. Social**

- Fort attachement des Européens au principe de solidarité.

## **2.4. Économie**

- **Organisation économique obsolète** : écarts croissants entre les systèmes d'emploi et de comptabilité, les structures du marché... et les nouveaux besoins et valeurs de la société.
- Révision des systèmes fiscaux et comptables (capital vert et humain).
- La globalisation continue sans support public massif.
- **Une société dynamique avec un grand secteur non marchand.**
- Relatif dynamisme économique.
- Nouvelle approche de la richesse et du bien-être, fort potentiel de créativité.
- **Economie mondiale de plus en plus régionalisée.**
- Coopération internationale insuffisante pour les sujets globaux.

## **2.5. Gouvernance**

- **Renouvellement des élites politiques.**
- Sujets extérieurs négligés pendant la première décennie, l'élargissement se poursuivant lentement, les sociétés d'Europe centrale s'acclimatant au changement.
- Menaces moyennes de sécurité soft dans le proche voisinage.
- Une subsidiarité active ; Bruxelles et les capitales développent les grands principes, suivis localement.

## **2.6. Environnement**

- R. a. s.

## **2.7. Technologies émergentes**

- R. a. s.

# **Scénario 11-6 : Des voisinages turbulents**

## **2.1. Spatial**

- R. a. s.

## **2.2. Déplacements et relations**

- R. a. s.

## **2.3. Social**

- R. a. s.

## **2.4. Économie**

- Les gouvernements de la Triade freinent la mondialisation à cause de l'instabilité croissante.
- Performance économique médiocre.

## **2.5. Gouvernance**

- Sociétés développées vieillissantes, réticentes aux réformes.
- Opinion publique et gouvernements européens tentés de s'isoler du reste du monde (peur de l'immigration, protectionnisme...).
- Accumulation de menaces de sécurité soft dans le voisinage de l'Union : criminalité internationale, terrorisme.
- Décisions importantes de politique étrangère prise par l'Union Européenne.
- Démonstration de force sur le territoire européen.
- Situation interne négligée (questions sociales et économiques surtout).

- Les États ont retrouvé leur légitimité.
- Sociétés passives.
- Foi nouvelle dans la démocratie représentative, et goût marqué pour les politiques intérieures musclées (Police...).
- Le monde se divise en blocs régionaux.

## 2.6. Environnement

- Tensions croissantes à travers le monde, surtout sur les ressources naturelles.

## 2.7. Technologies émergentes

- R. a. s.

### III - Dialectique entre les scénarios

#### 1. Des événements peuvent rendre les choses pires :

- une crise économique lente et insidieuse ;
- un réchauffement global accéléré ;
- ou quelque chose d'inattendu et de mauvais...

#### 2. D'autres peuvent les améliorer :

- de nouvelles percées technologiques ;
- un miracle économique : une région à problème peut devenir attractive pour les affaires (la Russie à l'image du Japon ou de l'Allemagne après 1945 ?) ;
- ou quelque chose d'inattendu et de bon...

#### 3. Enfin, les choses peuvent être différentes selon les continents...

### IV - Utilisateurs des scénarios

Au début de l'année 1997, la **Cellule de prospective de la Commission européenne** a lancé un projet inter-services destiné à élaborer des scénarios sur l'Europe à l'horizon 2010. L'exercice a d'abord consisté à identifier **cinq grands domaines d'étude** (les institutions et la gouvernance, la cohésion sociale, les performances économiques, l'élargissement et l'environnement extérieur) et à établir pour chacun d'entre eux des micro-scénarios.

L'étape suivante a consisté à explorer les combinaisons possibles entre ces différents micro-scénarios pour établir **cinq scénarios globaux sur l'Europe 2010** qui doivent maintenant permettre d'analyser les politiques qui permettraient de favoriser les évolutions les plus souhaitables, et d'éviter celles qui le seraient le moins.

## Fiche de scénario 12

### Métapolis

#### I - Producteur du scénario

**Auteur** : François Ascher.

**Mots clés** : Adaptation / Projet / Métropole / Métropole / Surmodernité / Management urbain / Subsidiarité / Densité / Croissance urbaine / Intérêt Général procédural / Voisinage / Fin de la ville / Interconnexion / Flexibilité / Mixité fonctionnelle / polyvalence / Complexité du système urbain / Citadineté.

**Titre** : *Métapolis ou l'avenir des villes*  
Edition Odile JACOB, 1995, 345 p.

#### II - Scénarios par grands paramètres

##### 2.1. Spatial

- La « **Métropolisation** » se définit non seulement comme la croissance et la multiplication des grandes agglomérations mais aussi comme la concentration grandissante en leur sein des populations, des activités et des richesses. La métropole doit donc être multifonctionnelle et entretenir de multiples relations avec l'extérieur (16)<sup>13</sup>.
- Cette croissance urbaine est un phénomène mondial inéluctable, mais qui prend des formes différentes selon les pays. Alors qu'en Grande-Bretagne se constituent des **mégapols** par dilatation des zones urbaines et intégration de villes périphériques, en Allemagne ce sont des **villes-régions** qui émergent. Aux États-Unis, la métropolisation est marquée par une augmentation des migrations alternantes et par un allongement des distances parcourues : ainsi, au-delà des « **suburbs** », se forment des « **exurbs** » (18),
- La croissance des métropoles ne s'opère pas seulement par dilatation concentrique mais aussi par intégration de territoires éloignés (on parle de « **métropolisation métastatique** ») (26),
- La ville sans fin hante les urbanistes américains et des notions nouvelles apparaissent : les **edge-cities**, les **outer-cities** et les **exurbs**. Les centres des grandes villes américaines gardent leur rôle de « **corporate service** » (29).
- Les métropoles ne sont plus adaptées car les espaces urbanisés sont de plus en plus vastes, hétérogènes, discontinus, de moins en moins liés à une économie régionale et dont l'arrière-pays se transforme en espace de services et de loisirs. C'est pourquoi il faut dorénavant parler de « **Métropole** » (33).
- **Définition** : « *la métropole est l'ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien d'une métropole. Une métropole constitue généralement un seul bassin d'emploi, d'habitat et d'activités. Les espaces qui composent la métropole sont profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus. Une métropole comprend au moins quelques centaines de milliers d'habitants* ». Les métropoles sont mono ou polynucléaires et suivent une dynamique de croissance radio-concentrique, en doigts de gants, linéaires, en grappes ou métastatiques (34).
- La métropole n'a pas de limites précises et les espaces qui la composent sont profondément hétérogènes et pas nécessairement contigus. Il s'agit d'un **territoire flou** (174).
- Malgré le développement des NTIC, l'espace ne tend pas à s'indifférencier (75).
- Approvisionnement et distribution exercent des effets centralisateurs puissants (113).
- La ville doit être conçue comme une **réalité flexible** qui peut se modifier dans la durée. Il faut promouvoir la **mixité fonctionnelle** et la **polyvalence** (116).
- Dans son ensemble, la métropole n'est plus structurée ni comme la ville industrielle pré-fordienne, ni comme la ville pré-industrielle. Mais, le thème du **village urbain** reste présent (c'est en quelque sorte un refus de la ville moderne au profit du « **fantasme du local** ») (150).
- Le **chaos urbain** est créateur et productif (206).
- Efficacité limitée des outils classiques de la planification, car ils ne sont pas adaptés au contexte

<sup>13</sup> Les numéros entre parenthèses renvoient aux pages de l'ouvrage

métropolitain . Il faut passer au « **management public urbain stratégique** » pour faire face à la grande incertitude qui se dégage de la métropole ( 211).

- Vers un **développement urbain à l'américaine** : conception d'opérations urbaines ponctuelles et réalisation de grandes infrastructures seulement si le développement urbain a rendu leur nécessité évidente (229).

## 2.2. Déplacements et relations

- L'extension urbaine discontinue et lointaine est surtout due à l'**usage de l'automobile**. On assiste alors à l'émergence d'une nouvelle catégorie de migrants : « **les navetteurs** »<sup>14</sup>. Ce phénomène participe à l'**extension des aires urbaines de quotidienneté** (27).
- Les **armatures urbaines traditionnelles sont remises en cause** par les transports rapides, la mise en place des systèmes de plate-forme et les « effets de tunnel » (35). Mais ces nouvelles dynamiques métropolitaine viennent se greffer sur les structures et les réseaux anciens (37).
- La multiplication de réseaux de toutes sortes donne une importance nouvelle à la notion d'**interconnexion** (73).
- La **vitesse se décline** sur tous les registres et l'espace comme distance perd de l'importance au profit du temps (102).
- La **mobilité est un principe de métropolisation** et non pas une conséquence. Les distances de déplacements quotidiens augmentent vite. La marche à pieds recule fortement et la voiture prend une place croissante (134).
- Les **mesures dissuasives** à l'encontre des déplacements en automobile individualisent l'urbanisation, mais nulle part elles ne diminuent la mobilité (134).
- La métropole surmoderne doit répondre à un certain nombre d'exigences : mobilité et mise en contact, production d'une image de marque de qualité, désenclavement et revalorisation des quartiers en crise (233).

## 2.3. Social

- Les différenciations socio-spatiales sont plus marquées dans les métropoles que dans les autres villes. On assiste à une **périphérisation des catégories sociales employées à des tâches techniques**. Les centres des grandes villes se composent d'une population croissante de célibataires des couches moyennes et d'étudiants (25).
- **Métropolisation des modes de vie, complexification et individuation de la société**(118).
- La complexité métropolitaine est en partie encadrée par des dispositifs de reproduction dont la famille est un des plus résistants. Malgré la **fragilisation des liens conjugaux**, il y a un **renforcement des liens familiaux** qui s'opère dans le cadre d'une autonomie croissante de chacun des membres. Autrement dit, les individus deviennent plus autonomes dans le cadre de ménages plus complexes, mais dans un **contexte familial qui reste très solidaire** (136).
- Malgré l'inertie familiale, les **changements intergénérationnels** sont de plus en plus considérables (123).
- D'une façon générale, les catégories socio-professionnelles en croissance sont localisées dans les grandes agglomérations, le niveau de qualification croissant avec la taille de la ville (124).
- Il est préférable de parler de **société ternaire** plutôt que de société duale car la crise du rapport salarial fordien implique une nouvelle dynamique de structuration sociale. Par conséquent, entre les couches sociales stables et les couches marginalisées, il existe des **couches instables** caractérisées par des emplois et des situations sociales fragiles (127).
- Dans la métropole, la montée simultanée des interdépendances et des autonomies engendre des mobilités non seulement croissantes mais aussi de plus en plus **désynchronisées**. Aux décalages des rythmes au sein de la famille correspond une **désynchronisation des temps sociaux dans la grande ville** (137).
- Entre « l'introversion domestique télévisuelle » et les mobilités métropolitaines, ce sont les **sociabilités de proximité** qui disparaissent peu à peu (140).
- Le **logement : seul point fixe de l'habitant métropolitain**. Il est un lieu de ressourcement individuel et collectif et le choix de localisation change avec le cycle de vie (148).
- La **relation lieu de travail-domicile perd de l'importance** au profit d'autres critères de localisation résidentielle : espace social, accessibilité à d'autres activités... (142).
- Il existe aussi des phénomènes de **spécialisation des quartiers** occupés par des couches sociales marginalisées. Or, face à un taux de présence croissant de ces groupes marginalisés dans ces quartiers, les **politiques publiques sont impuissantes** (144).

---

<sup>14</sup> Actifs résidant dans des villes hors de bassins d'emploi et d'habitation.

- Le quartier reste un territoire social, mais il n'est plus le lieu privilégié des rapports de voisinage et des relations de proximité. C'est la **liberté qui devient le maître mot** (149).
- L'**urbanité métropolitaine** rend possible l'**anonymat** mais exige aussi cohésion, solidarité, institutions et projets collectifs (151).
- **Déficit de citoyenneté** fait peser des menaces réelles sur les métropoles ; développement du « **Nimbyisme** » ; développement du **communautarisme** (156).
- **Individuation croissante** nécessite une évolution de la conception de logement pour mieux permettre la vie individuelle en famille (258).

## 2.4. Économie

- **Extension des zones de chalandise des services** car c'est de plus en plus le fournisseur qui se déplace vers le client (67).
- Résultat du développement des réseaux : renforcement de la centralisation des activités économiques autour des « **nœuds d'interconnexion** » (74) ; les valeurs foncières à proximité de ces nœuds croissent (75).
- **Multiplés changements** : internationalisation de l'économie qui passe le seuil de la globalisation ; apparition de nouvelles familles de technologies et d'industries ; précarité croissante de l'emploi ; régulations socio-économiques et politiques organisées à partir des Etats perdent leur efficacité (81).
- L'**économie n'est pas la cause de la métropolisation** (84).
- La **globalisation** entraîne la recherche de nouveaux types de productivité, de flexibilité, de polyvalence, la quête systématique de la vitesse, l'expérimentation de nouveaux modes d'organisation industrielle, le développement des transports, télécommunications et de la logistique. Elle n'est pas seulement une internationalisation plus importante, elle est aussi un **ensemble de changements qualitatifs importants** : croissance des échanges internationaux et des mouvements de capitaux, développement des entreprises à l'étranger par croissance externe (93).
- Centralisation des fonctions de commandement dans les grandes agglomérations (96).
- Développement de **nouveaux modes d'organisation** : développement de la sous-traitance, de la production à flux tendus, des fonctions liées au marketing, au commercial et à l'information... (97).
- Face à l'incertitude, les maîtres-mots sont : **flexibilité, adaptation et polyvalence** (100).
- Les entreprises ont de plus en plus recours au marché et à la **sous-traitance**<sup>15</sup> (104).
- La **logistique** devient une fonction économique primordiale pour plusieurs raisons : la globalisation, le fonctionnement en flux tendus, les exigences de vitesse... (106).
- Fin de la doctrine de l'investissement structurant (11).
- Il ne faut pas surestimer le dynamisme local, car une insertion dans un système métropolitain est indispensable à la réussite économique (115)<sup>16</sup>.
- Le développement local doit s'appuyer sur un « **marketing urbain** » (116).
- **Transformation des pratiques d'approvisionnement** : les achats de proximité sont moins nombreux, mais la fréquentation des centres commerciaux augmente (138).

## 2.5. Gouvernance

- Les pouvoirs publics doivent réviser leurs interventions dans un sens moins doctrinairement libéral (71),
- La notion « **d'État Animateur** » est une façon de reconnaître l'incapacité des pouvoirs publics à résoudre les problèmes de marginalisation sociale, économique et spatiale (146).
- **Crise des institutions locales** : La commune reste un échelon administratif et politique important, mais le morcellement politique communal handicape la prise de conscience des intérêts collectifs métropolitains. Le département a également perdu de son importance sociale, mais la région reste un espace adapté pour réguler les relations politiques entre les métropoles et les territoires non-métropolisés, voire pour fonder des solidarités territoriales (170 à 173).
- L'**intérêt général** doit glisser du substantiel au **procédural** pour contribuer à la constitution d'une **gouvernance métropolitaine**, et à la production d'un aménagement « équitable » du territoire (faire davantage appel à des consensus viables) (177). De plus, pour consolider la décentralisation, il faudrait mettre en œuvre des **principes de subsidiarité** (189).

<sup>15</sup> Externalisation de tâches auparavant faites en interne (104).

<sup>16</sup> La métropole est une « assurance –risque » (P.Veltz) (115).

- Le **management stratégique** suppose une logique d'acteurs plus que d'administrations et d'experts (214), une actualisation permanente des connaissances et des informations (218), un urbanisme flexible et intégré (220), une activité permanente de négociations et de communication (223).

## 2.6. Environnement

- **Retour du paysage** comme principe ordonnateur de la ville : la problématique en termes de paysage a l'avantage de combiner différentes échelles spatiales et d'introduire la dimension temporelle (239).

## 2.7. Technologies émergentes

- Les technologies nouvelles **recomposent des espaces urbains et ruraux**, mais elles n'engendrent pas une dispersion généralisée des hommes et des activités (38).
- le **télétravail** n'a pas eu le succès attendu (45).
- Ces dernières années, le développement des télécommunications ne s'est pas accompagné d'une diminution des déplacements, mais au contraire de leur accroissement, et ce pour plusieurs raisons (54):
  - les besoins en communication grandissent plus vite que l'offre en moyens de communication, mais attention, les NTCI ne pourront pas se substituer entièrement à la proximité physique et aux déplacements ;
  - les NTCI ne peuvent pas communiquer toutes les informations ;
  - les télécommunications rendent possibles, voire nécessaires des relations économiques et sociales qui suscitent par ailleurs une mobilité des biens et des personnes.
- L'espace-temps n'est pas gommé par les NTCI, et elles accentuent les déséquilibres sociaux et territoriaux (48,59,70).
- Le développement des NTCI dépend beaucoup des dynamiques socio-économiques, car elles n'agissent pas de façon autonome, il y a des **interactions entre techniques et société** (49). C'est la concentration urbaine qui détermine et instrumentalise le progrès des télécommunications (50).
- Le téléphone mobile est la résultante de la mobilité des personnes (59).
- Plus les techniques de télécommunication se banalisent, moins elles deviennent discriminantes et plus la maîtrise de ce qui ne se télécommunique pas devient importante dans la concurrence (75).
- Plus les médias audiovisuels envahissent le quotidien, plus les individus cherchent ailleurs ce qui peut provoquer leur émotion (développement du tourisme, des activités physiques et sportives...) (77). Il s'agit de redécouvrir les sens qui échappent encore à la médiatisation télématique.

## III - Dialectique entre les scénarios

Selon François Ascher, la **métapolitisation** est un phénomène inéluctable qui s'inscrit dans un processus historique d'urbanisation lié au développement des moyens de communication et d'échanges. Le concept de métropole est donc dépassé, mais il faut cependant **gérer la métapolitisation** en mettant en œuvre de nouveaux instruments et de nouvelles politiques. Or, les principales difficultés ne sont ni économiques, ni techniques : elles sont sociales et politiques.

L'un des points forts de ce livre est de mettre en avant la nécessité de créativité politico-spatiale à travers la notion de **gouvernance métropolitaine** : l'avenir des villes dépend de notre capacité à revitaliser voire reconstituer la totalité du système politique et institutionnel, tout en reconquérant les notions de citoyenneté et de cidadinité.

## IV - Utilisateurs des scénarios

François Ascher est professeur à l'Institut Français d'Urbanisme (Université Paris-VIII). Dans cet ouvrage publié en 1995, son objectif est de mesurer et d'analyser la dynamique actuelle de concentration des hommes, des activités et des richesses dans les grandes villes. Pour cela, il fait référence à la métropole qui est selon lui une nouvelle forme urbaine correspondant aux mutations économiques en cours, à savoir le passage d'une économie d'échelle à une économie « d'envergure ». La ville, en tant que système complexe, doit être flexible, réutilisable, transformable. La majorité de la population urbaine vit aujourd'hui dans des territoires urbains discontinus, hétérogènes et multipolarisés.

L'auteur ne se limite cependant pas à analyser la métropole en termes de territoire ou de flux pendulaires, il étudie également les mécanismes liés aux modes de vie, et à l'évolution des modes de production économiques. Le tout formant un système de relations complexe.



Ce livre s'adresse à un large public, et se veut à la fois pédagogique et novateur dans sa façon d'aborder et de décrire la ville de demain. Les évolutions urbaines supposent en effet l'invention de nouveaux concepts pour comprendre et appréhender correctement les enjeux qui en découlent. C'est pourquoi les notions de métropole, de surmodernité, de citoyenneté et de management urbain stratégique et procédural sont largement développées et expliquées par François Ascher.

## Fiche de scénario 13

### L'urbain sans lieu ni bornes

#### I - Producteur du scénario

**Auteur :** Melvin M. Webber (Préface et annotations de Françoise Choay).

**Mots clés :** Planète / Informatique / Communication / Transports à grande vitesse / Communauté / localisme / Déspatisation / Télétravail / Télé éducation / Information/ Planification / Urbanisme.

**Titre :** *L'urbain sans lieu ni bornes*

Editions l'Aube, Collection Monde en cours (dirigée par Jean VIARD), Essai  
1964, traduit en 1996, 123 p.

#### II - Scénario par grands paramètres

##### 2.1. Spatial

- Phénomène nouveau : la naissance de bandes urbanisées s'étirant sur plusieurs centaines de miles (33)<sup>17</sup>. Les formes spatiales ultérieures des noyaux urbains et des centres dépendent des activités qui s'y déroulent (35).
- Certains urbanistes proposent de combattre les grandes concentrations démographiques, de développer les villes moyennes « autosuffisantes », de réduire la densité démographique, de limiter la dimension des centres d'affaires (41).
- D'autres ont perçu l'expansion d'établissements humains à caractère nodale de manière plutôt positive (41).
- Des plans de villes, conçus pour augmenter l'intensité spatiale des échanges sociaux, économiques et politiques, ont cherché à encourager des schémas de localisation susceptibles d'augmenter l'accessibilité mutuelle des populations en contact (41).
- La structure spatiale métropolitaine comprend plusieurs composantes :
  - les flux d'information, d'argent, de personnes et de biens à la faveur desquels ont lieu les interactions humaines (49) ;
  - la forme spatiale des réseaux de communication et de transport et celle des espaces adaptés incluant les bâtiments physiques, du paysage et des autres objets physiques (51) ;
  - la configuration spatiale dans laquelle des types d'activités variés sont répartis (55).
- La métropole bien conçue physiquement est celle dont la disposition de ses canaux et de ses espaces adaptés facilite les interactions et les choix de localisation des usagers individuels (54).
- La nucléarité des formes physiques urbaines est universellement reconnue. Dans l'agrégat urbain, la « nucléarité » des espaces adaptés renvoie au degré selon lequel tous les types de bâtiments et d'autres espaces urbains sont agglomérés autour d'un point unique dans l'espace (59). La nucléarité des canaux n'est pas toujours visuellement détectable, car nombre d'entre eux sont souterrains (59).
- Si nous considérons « l'urbanité » comme une caractéristique de la vie urbaine plutôt que de la forme urbaine et si, nous définissons « l'urbanité » comme une fonction de la diversité et du volume d'information reçu par chaque individu, nous pourrions alors nous apercevoir que les habitants de Los Angeles jouissent d'une vie aussi urbaine que celle des New-Yorkais. Notre évaluation de la forme spatiale de Los Angeles devrait alors être considérablement révisée (91).
- Toute forme de planification métropolitaine doit considérer les modes de centralisation, de sous-centralisation et de non-centralisation, comme des traductions formelles de certains enjeux politiques majeurs (99).
- À l'intérieur d'une grande agglomération urbaine, la plus grande concentration d'activités est également la plus variée et l'on peut identifier un ensemble hiérarchisé de centres s'ordonnant de manière décroissante jusqu'au centre commercial de voisinage (100).

<sup>17</sup> Les numéros entre parenthèses renvoient aux pages de l'ouvrage

## 2.2. Déplacements et relations

- Les relations sociales se sont développées bien au-delà des nœuds urbains (33).
- L'avantage unique offert par une ville à ceux qui cherchent à s'y établir est son **accessibilité** (36).
- L'attraction qu'exerce la ville sur les ménages et les entreprises tient en premier lieu à l'économie qui facilite la création et l'entretien des relations (36).
- Le mélange hétérogène des activités économiques et des populations favorise **les échanges interculturels qui font des villes les centres traditionnels de la civilisation** (37).
- Nos grands nœuds urbains contemporains sont intrinsèquement de **vastes systèmes de communication** (37).
- Puisque la ville est, par nature, un centre de développement culturel, **un système de notation** pourrait nous donner un instrument assez sensible pour évaluer la richesse culturelle relative de différentes villes et de différents quartiers et pour ainsi enregistrer leurs changements dans le temps (40).
- Un tel système pourrait offrir le moyen d'évaluer l'efficacité des différents plans et programmes concernant la structure de l'espace urbain (40).
- Plus le nombre de personnes résidant et travaillant dans un espace donné est grand, plus le niveau d'interaction prévisible entre les individus est élevé (44).
- Quel que soit le système de transport-communication envisagé, **plus la densité est faible, plus faibles seront les probabilités de contact entre individus et plus faibles l'intensité et la variété des interactions auxquelles on peut s'attendre** (44).
- Dans le cadre de la planification métropolitaine, **il est important de percevoir aussi la ville comme un système culturellement conditionné d'interactions dynamiques entre des individus et des groupes**, puisque ces relations sont modifiées par leur distribution locale (46).
- Dans le contexte des métropoles, les composantes cruciales de l'ensemble de la structure sont les liaisons entre les sièges d'activités, qui constituent **le réseau a-spatial des interdépendances fonctionnelles**, étant donné que ces interdépendances sont alors modifiées par des distributions spatiales (47).
- Ce n'est pas la distribution spatiale qui est le critère-clé de la participation à des sociétés de professionnels, mais **l'interaction** (67).
- Si les interactions les plus fréquentes se constatent parmi les membres de communautés professionnelles habitant et travaillant à proximité les uns des autres, les contacts les plus fructueux ne sont pas nécessairement les plus fréquents, ni ceux qui ont lieu entre partenaires voisins (67).
- L'étendue des relations dans l'espace varie directement en fonction **du niveau de spécialisation de l'individu** : plus il est qualifié ou plus l'information qu'il détient est rare, plus les collectivités d'intérêts auxquelles il appartient sont dispersées dans l'espace et plus grandes sont les distances auxquelles il peut interagir (70).
- Hiérarchie continue dans la relation entre spécialisation et extension spatiale des interactions (70).
- **C'est l'interaction, non le lieu, qui est l'essence de la ville et de la vie en ville** (110).

## 2.3. social

- Au sein des concentrations urbaines, la densité de la population résidente et la densité de l'emploi tendent à évoluer de façon proportionnelle à la distance au centre (35).
- Il est plus intéressant d'appréhender l'urbanité comme une propriété attachée à la quantité et à la variété de l'apport de chacun dans la vie culturelle d'un monde de spécialistes créatifs, ainsi qu'à la quantité et à la variété des informations reçues (40).
- **L'urbanité cesse d'être la caractéristique exclusive du citoyen**. Les populations de la « suburbie » et de « l'exurbie », figurent parmi les plus urbains des hommes (40).
- Nous avons mis l'accent sur la ville physique, conçue comme un artefact. Néanmoins, nous avons négligé la conception de la ville comme système social en action (45).
- A mesure que l'accessibilité se libère de la proximité, **la cohabitation dans un territoire**, qu'il s'agisse d'un quartier, d'une banlieue, d'une métropole, d'une région ou d'un pays, est devenue moins importante pour la pérennité des collectivités sociales (66).
- La quantité croissante du temps libre, la hausse des revenus, permettant les communications à longue distance, les voyages et les progrès techniques qui les conditionnent, enfin, l'affaiblissement des barrières ethniques, raciales et sociales élargissent l'éventail et la diversité des relations entretenues par l'individu moyen, et réduisent parallèlement l'importance relative des associations et des intérêts locaux (69).

- Beaucoup considèrent l'idée d'une communauté sans support local et celle d'une ville discontinue dans l'espace comme contradictoire en soi et absurde. Pourtant, dans certains contextes, ces idées nous sont devenues tout à fait familières (94).

#### 2.4. Économie

- Le rythme du changement dans l'organisation de l'économie et des activités sociales est très rapide (54).
- Accordée aux réseaux des liaisons et aux systèmes d'activités, l'usine physiquement bien conçue fait partie intégrante du système économique, culturel et politique global et devrait être adaptable dans le temps avec autant de souplesse que le réclament les changements survenant dans les systèmes sociaux (55).
- La centralité des activités urbaines est liée au degré selon lequel les activités tendent à se rassembler autour d'un point unique dans l'espace (60).
- Certaines activités spécialisées tendent à se trouver le plus souvent dans les centres supérieurs tandis que des activités plus courantes caractérisent les centres de rang inférieur (100).

#### 2.5. Gouvernance

- Intérêt croissant pour une **nouvelle administration qui coifferait l'ensemble de la communauté métropolitaine** (97).
- Cet intérêt répond en grande partie aux limitations propres aux petites administrations attachées à des localités précises, et à la volonté de créer un organisme capable d'affronter systématiquement les problèmes inhérents à ces agglomérations immenses (97).
- Les administrations métropolitaines devraient rester à l'écart des problèmes posés par les communautés de voisinage, laissant aux municipalités locales la compétence pour les services locaux concernant la collecte des ordures, la voirie... (97).
- L'administration métropolitaine limiterait exclusivement sa compétence aux travaux publics et aux programmes sociaux qui intéressent tous ou la plupart des membres de sa communauté (97).
- L'administration métropolitaine apparaît comme une **autorité cohérente** définie par son territoire et sa fonction. Sa base territoriale est fondée sur la conception d'une hiérarchie de régions nidifiées. Sa base fonctionnelle est fondée sur le concept de communauté locale (98).
- Relevant de l'administration métropolitaine, la planification métropolitaine serait délimitée par un territoire et par ses problèmes spécifiques. Elle serait alors conçue comme une version élargie de celle des villes, mais elle est au service des intérêts spatiaux concernant la totalité des résidents de toutes les parties de l'agglomération métropolitaine (98).

#### 2.6. Environnement

- R. a. s.

#### 2.7. Technologies émergentes

- Les moyens par lesquels sont transmis les divers types d'information deviennent plus sophistiqués à mesure qu'on augmente le volume à traiter rapidement (37).
- **Le téléphone, d'autres systèmes de transmission électronique et le service postal offrent des substituts efficaces, pour une grande part des contacts personnels, qui, sinon, devraient avoir lieu face à face** (38).
- **Les modèles d'interdépendance fonctionnelle deviendront de plus en plus complexes** à mesure que des progrès majeurs dans les systèmes de transports et de communication ouvriront des possibilités sans précédent au développement de configurations spatiales entièrement nouvelles (62).
- A l'avenir, quand des spécialistes de haut niveau seront en mesure de s'installer dans des localités retirées, **la périphérie et le centre ne se différencieront plus qu'en termes de flux d'information et de volumes d'activité** (106).
- La liberté accrue de communiquer au dehors de la communauté locale à laquelle on appartient, promise par les changements techniques et institutionnels émergents, joints à la mobilité sans cesse croissante et à des niveaux de spécialisation toujours plus élevés, signifiera certainement que les urbains interagiront à des distances toujours plus grandes (110).
- **Les formes spatiales de leurs interactions seront de plus en plus disparates, de moins en moins liées à des lieux de résidence ou de travail, de moins en moins marquées par les traits « unifocaux » qui caractérisaient les anciennes villes** (110).

- Les modèles de comportement susceptibles d'expliquer les choix de localisation des individus et des modèles descriptifs, pourraient bénéficier d'une approche par les modèles de communication (110).

### III – Dialectique entre les scénarios

- R. a. s.

### IV - Utilisateurs des scénarios

L'auteur est économiste et sociologue. Son ouvrage est un classique de la recherche en matière de prospective urbaine, destiné avant tout aux milieux universitaire et scientifique.

Il faut bien avoir dans l'esprit que ce livre, s'il a été traduit en français en 1996, date tout de même de 1964. En ce sens, il apparaît comme très en avance sur son temps. Pour s'en convaincre, voici ce qu'il écrivait il y a près de 35 ans : « *avec les changements imminents qui vont affecter nos modèles de communication, nous pouvons nous attendre à ce que l'organisation générale de notre espace change elle aussi, et peut-être de manière très spectaculaire* » (110).

## Fiche de scénario 14

### La transition urbaine

#### I - Producteur du scénario

**Auteur :** Marc Wiel (Préface de M. Roncayolo).

**Mots clés :** Mobilité facilitée / Mobilité restreinte / Périurbanisation / Densité / Débat / Contractualisation / Décentralisation / Etalement / Eparpillement urbain / Pouvoir urbain local / Politique foncière.

**Titre :** *La transition urbaine*

Architecture + Recherches / Mardaga, 1999, 149p.

#### II - Scénario par grands paramètres :

##### 2.1. Spatial

- Intensité et formes de la périurbanisation en France dépendent des caractéristiques économiques, sociales et culturelles, mais aussi de trois grandes catégories de facteurs : les caractéristiques de l'offre foncière disponible<sup>18</sup>, l'urbanité de la ville déjà construite, le jeu des acteurs institutionnels (27)<sup>19</sup>.
- À long terme, les friches d'habitat seront inévitables mais inégalement réparties dans le temps et dans l'espace; la périurbanisation déclenche un processus de dévalorisation relative dans la ville agglomérée (32). La **dédensification** doit être acceptée et voulue politiquement, mais aussi organisée correctement (129).
- Lutter contre le modèle français de « la périurbanisation éparpillée » (38), exige une politique foncière jouant sur la diminution des prix (79).
- La réintégration des quartiers sociaux dans la ville exigera leur réaménagement selon une conception de l'espace public analogue à celui de l'ensemble de la ville (« décollectiviser », p.39). Leur restructuration durable suppose aussi une transformation de la trame foncière (40).
- Développement du **commerce intégré** et le renforcement de son intégration dans les quartiers d'habitat permettraient la **constitution de nouveaux centres** (52 ;54).
- Enjeu principal dans les pôles commerciaux périphériques: production d'un espace public au travers duquel, une société s'identifie (53).
- Pas de possibilité de reproduire les centralités anciennes qui appartiennent à une association des rapports temps-espace qui est aujourd'hui dépassée (53).
- La ville a deux faces qui doivent coexister : la **ville héritée** d'avant la généralisation automobile, où cette dernière voit son espace de plus en plus contingenté, et la **ville en formation dans la couronne périurbaine** (autour de roclades successives) où l'automobile est prédominante (63 ;116). Mais il est impossible de recréer les centralités anciennes (53).
- Vitesse de déplacement en voiture + atomisation des noyaux périurbains + effet de bordure = auto-entretien des formes observables de la périurbanisation et citadinisation des espaces ruraux (118).
- Les villes se sont **déterritorialisées** et rentrent d'autant plus en compétition avec les autres villes (124 ;126).

##### 2.2. Déplacements et relations

- Avec la mobilité facilitée la densité urbaine n'est plus nécessaire aux interactions sociales et économiques dont la ville est le siège (21).
- L'accroissement de la demande de déplacement révèle surtout la satisfaction d'une demande dans le domaine du logement (22).
- Pas assez de prise en compte des PDU dans la couronne périurbaine (63).
- Passer d'une logique individualiste de la mobilité à une approche plus globale (67 ;78).

<sup>18</sup> « Les agglomérations auront, à niveau égal de demande de maisons individuelles, une périurbanisation d'autant plus intense sur une aire plus vaste qu'elles disposeront d'une plus grande abondance de terrains constructibles à l'intérieur du temps limite consenti pour les déplacements habitat-travail. » p. 27.

<sup>19</sup> Les numéros entre parenthèses renvoient aux pages de l'ouvrage

- Les facteurs de transition urbaine, de métropolisation mondiale, et de spécialisation des territoires dans les activités de loisirs pèseront de plus en plus dans l'accroissement de la vitesse (72 à 74).
- Proportionner la mobilité aux capacités des infrastructures passe par la maîtrise de la vitesse (77) : il faut **une politique globale de la vitesse** pour réduire l'ampleur des problèmes qui se posent dans les grandes aires métropolitaines. Difficile, car l'accès à la vitesse est vécu comme un droit acquis (80).
- Mégalopole japonaise : solution de donner toute leur place aux déplacements lents en les associant aux formes les moins coûteuses des déplacements rapides (80).
- La **voiture individuelle** restera longtemps le mode majoritaire en proportion du nombre de voyageurs-km, mais pas obligatoirement sur le total des déplacements (81).
- Nos réseaux de transports collectifs périurbains ne connaîtront pas rapidement les innovations de l'intermodalité (97).
- Penser l'organisation urbaine et les politiques de déplacements en même temps (121).

### 2.3. Social

- La **maison individuelle** offre une souplesse d'organisation intra-familiale ou de relation avec le voisinage qui renvoie à des caractéristiques ethnoculturelles (21).
- Il faut s'interroger sur les arbitrages des ménages et des entreprises en matière de localisation d'habitat et d'activités (22).
- La **paupérisation** des quartiers dits « sensibles » est naturelle au fonctionnement du marché de l'habitat et elle sera encore plus forte dans les villes libérales les plus dynamiques économiquement (33). La **mixité de l'espace urbain** deviendra un enjeu croissant (32 ;38).
- L'allongement de la durée de vie de la population ne jouera pas éternellement le rôle quantitativement compensatoire à la périurbanisation (33),
- **Logique consumériste et logique d'optimisation du temps** s'opposent<sup>20</sup>, et ont un effet global : la relative stabilité du nombre de sorties du domicile, la constance du budget-temps et l'allongement des voyageurs - km (67).
- La continuité spatiale des tissus urbains, induite par une périurbanisation croissante signifiera, culturellement, perte d'identité et d'autonomie (99).
- **Interactions modes de vie - mobilité** : la mobilité facilitée favorise l'extension des aires de choix et la concurrence entre les éléments qui constituent l'offre urbaine (111).
- La **division du travail** s'organise à une autre échelle territoriale que celle de la ville et déclenche un nomadisme modifiant le sentiment d'appartenance à la société urbaine (124).

### 2.4. Économie

- L'intensité et les modalités de répartition de la périurbanisation dépendent des caractéristiques du **marché foncier** et du contrôle exercé par la puissance publique (21).
- Lien étroit entre valorisation de l'espace et accessibilité aux emplois (très vrai dans le périurbain, moins net dans la ville agglomérée) : à la fois **concentration de l'emploi et dispersion de l'habitat** (22).
- L'unité fonctionnelle du marché de l'emploi existera si le territoire permet de répondre aux besoins d'habitat dans un temps environ inférieur à la demi-heure pour accéder aux emplois centraux (77).
- Plus le coût de l'énergie est faible, plus la mobilité est facilitée, plus cela a d'influence sur la répartition spatiale des prix des terrains aux abords de l'agglomération (22).
- Avec la mobilité facilitée la contrainte foncière s'affaiblit et le marché est stimulé (25).
- Faciliter la mobilité a modifié l'ensemble des relations concurrentielles internes au secteur marchand des biens et services (45).
- Le centre ville a perdu son monopole en terme de potentiel de chalandise et d'accessibilité au profit de pôles commerciaux (46). Mais, sa mort n'est pas pour autant programmée (47 ;51 ;55). Il y a un « **divorce à l'amiable** » entre le commerce et la ville (54).
- Un enjeu important : la **diffusion suffisante du commerce de proximité** (52).
- La montée des **préoccupations qualitatives** relativise l'exclusivité du souci d'écraser les prix, et ouvre des perspectives spatiales nouvelles à l'urbanisme commercial (55).

<sup>20</sup> Dans la logique d'optimisation, il s'agit de gagner du temps ou de proportionner le temps de son déplacement à l'intérêt représenté par l'accès à une destination donnée, tandis que dans la logique consumériste pousse à avoir des activités et donc à consommer du temps.

- La mobilité facilitée a provoqué l'élargissement des bassins d'emplois des villes agglomérées (116). Le couple vitesse-densité met la **bordure d'agglomération** dans une position économiquement avantageuse (117).

## 2.5. Gouvernance

- L'éparpillement de la périurbanisation française est dû à un système politico-institutionnel n'autorisant pas l'identification d'un véritable pouvoir urbain (29).
- L'intercommunalité inachevée est écartelée par différents choix d'investissements publics liés à des demandes sociales variées : **recomposition-réparation** de la ville ou **extension-consolidation** de l'organisation périurbaine (30). Un arbitrage devra se faire entre ces deux options : il permettra la création d'un **pouvoir urbain local** à l'échelle de la vie quotidienne. Un redécoupage territorial en Pays ou Régions urbaines s'imposera (105).
- La complexité de la gestion urbaine et de la fiscalité locale, ajoutée au morcellement territorial et à la résistance communale au changement, mettent en opposition **logique fonctionnelle (marché)** et **logique socio-politique (solidarité)** (102).
- Il est temps que l'État s'engage fortement dans l'intéressement du privé aux finalités sociales du logement (91), et refédère la diversité des logiques sectorielles (105).
- Priorité à une contractualisation globale par le biais du **Contrat de Plan État-Agglomération**. Cette phase contractuelle est la préfiguration de la réforme institutionnelle qui devrait s'inspirer de l'exemple allemand et de son principe de subsidiarité (104).

## 2.6. Environnement

- La technologie est source de toute solution, mais pas de consommation de l'énergie nécessaire à la mobilité facilitée sans rejet de gaz carbonique. D'où contrainte future d'un comportement plus économe : il faudra **peser sur la demande en déplacements** des usagers habitués aux avantages de l'automobile sans en payer le vrai prix (69).
- Dans un pays d'abondance foncière comme la France, il importe que l'articulation entre urbanisme et gestion des déplacements permette de trouver un équilibre conforme au développement durable. Cela suppose simultanément ouverture à l'urbanisation, densité et gestion de la vitesse des déplacements (81).
- **L'État-environnement** en s'intéressant surtout à la gestion des déplacements, en reste à une intervention sur les symptômes et non sur les causes de l'étalement urbain (92).

## 2.7. Technologies émergentes

- Le centre ville ne peut plus prétendre beaucoup mieux que de consolider sa position relative, sauf si le **commerce électronique** venait lui donner une plus-value (52).
- Les **nouveaux médias** deviennent les supports d'identification de la vie collective (53).

## III - Dialectique entre les scénarios

À travers cette analyse de la transition urbaine, l'auteur propose finalement de **canaliser la périurbanisation** notamment grâce à l'innovation institutionnelle et à une politique foncière concertée. Cette action devant être étroitement liée à un objectif de **recomposition de la ville existante**. Il s'agit également de **déplacer les leviers habituels de l'intervention publique** en redécouvrant les vertus de l'action privée et de la contractualisation.

Les points forts de ce livre sont donc :

- \* la réintroduction de **l'économie foncière** comme facteur d'explication de l'évolution urbaine ;
- \* la réflexion en termes d'acteurs et d'institutions face à la faiblesse de **l'intercommunalité** et la nécessité d'un retour de **l'État-arbitre** et d'une **politique contractuelle cohérente** ;
- \* la notion de « **grappes de villes** » participant à la fonction métropolitaine ;
- \* l'interrogation sur **l'aménagement des niveaux administratifs et politiques**, et sur la responsabilisation des élus locaux dans leurs projets.



## IV - Utilisateurs des scénarios

Marc Wiel est urbaniste et dirige l'Agence de développement et d'urbanisme du Pays de Brest. De par son activité de recherche auprès du PREDIT ( Programme national de Recherche et d'Innovation dans les Transports terrestres), il s'interroge sur les liens entre mobilité et organisation de l'espace.

Dans cet **essai**, il parle d'un **monde urbain en transition** , mais ne projette pas une ville idéale. Il s'agit de construire et d'expliquer une théorie plus unifiée de l'évolution urbaine actuelle à partir de la thématique de la **mobilité**. Cependant, l'auteur ne se limite pas à des considérations techniques, il aborde également la question des représentations et cultures urbaines. La réflexion porte donc à la fois sur le **fonctionnement de la ville** et sur **la pratique de nos institutions**.

Ce livre s'adresse aux **professionnels de l'urbanisme**, mais aussi aux **élus locaux** qui sont de plus en plus demandeurs d'explication sur ce sujet. Le débat entre décideurs et experts a en effet besoin d'être rasséréiné. Les enjeux économiques, fonciers et institutionnels qui pèsent autour de la périurbanisation sont par conséquent largement développés.

## Fiche de scénario 15

### La ville émergente

#### I - Producteur du scénario

**Auteurs :** Yves Chalas, Geneviève Dubois-Taine (dirigé par). Préface de Gabriel Dupuy.

**Mots clés :** Mobilité / Territoire / Nature / Polycentralité / Choix / Étalement urbain / Éclatement urbain / Vitesse / Proximité / Gains de temps et d'accessibilité.

**Titre :** *La ville émergente*  
Editions de l'aube, 1997, 285 p.

#### II - Scénarios par grands paramètres

##### 2.1. Spatial

- La question du quartier et de son devenir précisément est révélatrice de l'essor de la **ville-mobile** ; cette forme sociospatiale est en déclin (248)<sup>21</sup>.
- Il faut essayer de bâtir la ville en tenant compte d'une donnée essentielle, nouvelle et irréversible : la **mobilité** qui nous lie les uns aux autres et nous lie aux lieux (250).
- Interpénétration entre flux et habitat : une nouvelle sorte d'espace urbain se développe appelé « **espace-transport** » ou « **transport-espace** » (cf. Georges Amar) ; les mouvements, les flux se font eux-mêmes espace et donc mode d'habiter (250).
- La ville émergente ne s'étend pas contre la campagne et la nature, mais au contraire en les intégrant. Par conséquent, la figure de la **ville diffuse** convient mieux que celle de la ville-étale (251),
- La ville est devenue coextensive au territoire (251).
- La ville est une réalité à l'échelle de l'**espace-temps du quotidien**. Or, ce territoire du quotidien urbain s'est considérablement dilaté, c'est donc la ville elle-même qui s'est déployée en une région urbaine à l'intérieur de laquelle rien n'est vraiment excentré ou périphérique, car tout ou presque devient facilement accessible (252).
- Accroissement des déplacements de périphérie à périphérie (253).
- La **ville-territoire** pousse au développement de la ville-mobile (254).
- Les **centres villes anciens ne disparaissent ni ne déclinent**. Ils se développent même surtout dans les petites villes de la périphérie, mais à côté de nouvelles centralités émergentes (zones commerciales, parcs de loisirs, mégaplexe...) (258).
- La **polycentralité** de la ville émergente ne doit pas être comprise au sens christallérien du terme : il s'agit d'une polycentralité nouvelle de type intercommunal ou transcommunal (258).
- Les cinémas constituent eux-mêmes des centralités périphériques nouvelles : s'il veut se développer, le cinéma ne peut plus être une simple activité de centre ville, de proximité à l'échelle du piéton, il doit être une activité de « **centres de vie périphériques** » (261).
- A mesure que se développe la ville émergente, s'accroît une certaine dispersion des individus et des groupes sociaux mais, simultanément et paradoxalement, la mixité se recompose ou se recrée. Par conséquent, la **ville émergente est à la fois plus éclatée et plus mixte** (262).
- Le **principe du libre choix** étend l'espace urbanisé à une échelle intercommunale large alliant simultanément, en un ensemble beaucoup plus cohérent qu'il n'y paraît, le centre ville le plus ancien à l'espace le plus naturel et le plus éloigné (264).
- Nous allons infailliblement vers la **ville éclatée** mais il faut voir ce phénomène sous un aspect positif car, à l'espace éclaté correspond finalement un individu éclaté dans ses désirs et ses identités. Tout semble donc en adéquation (266).
- La **ville-vide** est la ville des discontinuités, des ruptures et des contrastes. Le vide fait la ville. Cette ville méconnaît l'homogénéité morphologique ; le vide devient une référence spatiale majeure, un élément attractif autour duquel se façonne l'urbanisation, et non plus un élément que cherche à effacer l'urbanisation (268).

<sup>21</sup> Les numéros entre parenthèses renvoient aux pages de l'ouvrage

## 2.2. Déplacements et relations

- On se déplace plus souvent, plus loin et plus confortablement, et les progrès en termes de confort dans les transports urbains ne font que commencer (246).
- La mobilité a radicalement transformé la **notion de proximité** : elle est devenue rapide, aisée et généralisée, et, de ce fait, les distances raccourcissent sur le plan temporel alors même qu'elles peuvent rallonger sur le plan spatial (246).
- La proximité n'est plus une affaire d'espace, mais de temps en rapport avec les progrès de la mobilité (246).
- La mobilité est devenue la modalité première de vie collective et du rapport au monde : elle est fondatrice des réseaux d'appartenance, et des modes d'appropriation et de représentation des territoires. L'urbain est devenue l'homme de la mobilité, c'est l'homme de l'intégration par les flux et non plus par la fixité (247).
- La marche à pied dans les villes est en régression (248).

## 2.3. Social

- Plus on monte dans l'échelle sociale, plus les individus et les groupes se déplacent ; nombreux sont les acteurs qui parlent de « **classes hyper-mobiles** » ou encore de « **surclasses mobiles** » pour désigner les actifs les mieux intégrés dans la société, et d'autre part de « **captifs** » pour définir les populations les plus défavorisées. De nouveaux clivages sociaux s'instaurent (248).
- Les habitants des villes sont de moins en moins voisins : la **sociabilité du quartier** cède la place à une sociabilité davantage tournée vers l'élaboration d'affinités électives dispersées sur un territoire toujours plus étendu (249).
- Les habitants s'adaptent à la ville émergente et contribuent, par leurs pratiques, à la développer dans ses différentes déclinaisons (249).
- Les grandes surfaces commerciales sont en premier lieu des espaces plébiscités par les consommateurs (258) ; loin de n'être que des non-lieux, elles sont des lieux où l'on échange, même si ce n'est pas par la parole, et où l'on contemple, où l'on observe (259).
- Les pratiques d'habiter se définissent de plus en plus par une culture périurbaine dont les référents se trouvent ailleurs que dans la commune ; il y a de moins en moins d'identification à la commune d'accueil de la part des « **néo-périurbains** » (264).
- Il faut modifier en profondeur notre sensibilité et notre mentalité pour apprendre à décoder la nébuleuse urbaine que la périphérie constitue (269).

## 2.4. Économie

- R. a. s.

## 2.5. Gouvernance

- La cohérence est devenue un enjeu de pouvoir (178).
- Construire le territoire de la mégapole citoyenne aux côtés des citoyenneté de proximité (232).

## 2.6. Environnement

- La **ville-nature** ne se réduit pas aux espaces verts, ni aux paysages, et ne correspond pas non plus à la fin de la ville. Elle signifie que la campagne ou la nature est et fait ville, et que par conséquent, la campagne et la ville ne s'opposent plus. Elle est le résultat d'une double dynamique : **dynamique d'urbanisation** de la nature et **dynamique de ruralisation** de la ville (255).
- L'essor de la ville-nature correspond au développement d'une nouvelle culture périurbaine caractérisée par un **retour à la nature** (255) ; les habitants cherchent de plus en plus à concilier les avantages de la ville et ceux de la campagne (256).
- **L'agriculture devient urbaine** car, de par son extension, la ville englobe des zones agricoles entières et économiquement viables. Au même titre que les grands centres de loisirs ou que les grandes zones commerciales, les espaces de nature intégrés dans la ville constituent de **nouveaux pôles de centralité** (257).
- La ville-nature, c'est finalement la pratique de la nature dans la ville et grâce à la ville (257).

## 2.7. Technologies émergentes

- R. a. s.

### III - Dialectique entre les scénarios

Ce livre se propose de penser et de dire ce que la ville est devenue et ce vers quoi elle semble s'acheminer. Il s'agit de sortir du catastrophisme en inversant les raisonnements traditionnels : la fin de la ville ne signifie pas la mort de l'urbain, mais sa renaissance sous une forme plus adaptée à la vie contemporaine et future.

Pour Yves Chalas, « *quand un type de ville se meurt, c'est que déjà un autre type de ville s'épanouit* » (p240). La ville émergente doit donc être pensée tant dans ses formes et ses fondements (principes d'organisation, composition, paysage, esthétique), que dans ses logiques d'extension et ses modes de vie. On comprend alors l'importance de disposer de **figures représentatives** pour décrire et comprendre cette ville émergente. Dans la conclusion de l'ouvrage, Yves Chalas en propose six : « la ville-mobile », « la ville-territoire », « la ville-nature », « la ville polycentrique », « la ville au choix » et « la ville-vide ».

Néanmoins, ces nouvelles figures ne sont pas pensées en faisant abstraction du passé : elles incorporent l'évolution et les transformations que connaissent les villes tant dans leurs vieux centres que dans leurs extensions périphériques. Il s'agit d'autre part de parler en termes de recomposition et non de décomposition. Autrement dit, la ville émergente permet un travail de hiérarchisation et de réarticulation des composantes urbaines fondamentales.

### IV - Utilisateurs des scénarios

Geneviève Dubois-Taine est ingénieur et urbaniste, et Yves Chalas est sociologue, chargé de recherche au CNRS. La ville émergente est un ouvrage iconoclaste qui propose une vision nouvelle et multiple de la ville de demain.

Composé de témoignages divers et variés (chercheurs, praticiens, élus, acteurs économiques...), cet essai facilite la recherche de références, d'images et de métaphores pour décrire la ville émergente. De par la mosaïque de perceptions urbaines qu'il propose, l'ouvrage permet également d'intéresser un large public. Grâce à l'apport de chacun des auteurs, la ville émergente est pensée pour elle-même et non pas à travers le cadre conceptuel trop étroit de la ville d'hier.

Il en résulte une approche assez empirique, riche en idées, mais où il faut savoir se repositionner et relativiser les discours suivant la qualification de l'auteur et le cadre d'étude qu'il a choisi.

## Fiche de scénario 16

### Le devenir des villes

#### I - Producteur du scénario

**Auteur :** Peter Hall. Il s'agit d'un texte qui a fait l'objet d'une présentation lors d'une conférence, mais les tendances qui y sont développées oscillent entre une projection dans le futur assez réaliste, et une pure fiction.

**Titre :** *Quel est le devenir des villes ? Un état des lieux.*

#### II - Scénarios par grands paramètres

##### 2.1. Spatial

- Les **centres villes** vont garder leur rôle propre en offrant les emplacements les plus efficaces pour les activités liées aux NTIC (6)<sup>22</sup>.
- Forte obligation de créer des **unités de voisinage** de caractère mixte et à l'échelle de la marche, et de les relier soit par des transports publics traditionnels (système de métro régional par exemple), soit par de nouveaux systèmes tels que les déplacements automatisés en voiture (11).
- Création de « villes nouvelles en ville » ou de **villages urbains** (11).
- Pour la première fois dans le monde entier, il y aura plus de gens vivant dans les villes que dans les campagnes : en 2025, 61% de l'humanité vivra en ville (11).
- Le **processus d'urbanisation est largement achevé dans le monde développé**, les pays du « Nord », mais est encore en cours dans le « Sud » ; partout dans les PVD, mais en particulier en Asie et en Amérique latine, il y a de grosses questions sur la capacité des villes à gérer l'échelle du développement qui est prédit (12) ; le gros problème est la très grande part de la population urbaine qui dépend de l'économie informelle, souvent à la marge de la survie ; problème également lié au manque d'infrastructures de transport adéquates (13).

##### 2.2. Déplacements et relations

- **Développement du système de trains à grande vitesse** ; le trafic à plus longue distance restera largement fidèle à l'avion, et la question cruciale de la planification sera celle des liaisons aux aéroports entre les deux systèmes (7).
- Les trains relient les centres aux centres (7).
- Face à l'engorgement massif des voies de circulation, le **problème des transports va s'intensifier** : il y aura de plus en plus de déplacements entre des morceaux d'emplois même si du temps est passé à la maison ; nous allons donc adopter progressivement les politiques que les pays les plus progressistes (Allemagne, Suisse, Danemark) ont déjà mis en place : favoriser la marche à pied, la bicyclette et le transport public ; priorité aux formes vertueuses de déplacement (9).
- Les politiques publiques doivent restreindre la croissance de la circulation (9).
- **Tendance permanente et croissante à la migration des villes à faible revenu vers celles à fort revenu** ; d'où menace potentielle sur la cohésion sociale de la ville et donc risque de polarisation et de départ des gens de comportement « normal » (14).

##### 2.3. Social

- Les grandes menaces pourraient venir de la croissance de la puissance chinoise et de la démographie du Moyen-Orient musulman (2).
- Le danger est que le **fort niveau de chômage structurel** que connaissent les hommes jeunes, est le meilleur terrain possible pour les mouvements fondamentalistes et séparatistes (2).
- Le **développement du crime organisé** est une menace inquiétante pour nos sociétés ; la criminalité devient mondiale et l'économie souterraine prospère (2).
- Il pourrait y avoir quelque cauchemar médical sous la forme d'une nouvelle épidémie (3).

<sup>22</sup> Les numéros entre parenthèses renvoient aux pages de l'ouvrage

- **Chute des taux de natalité et vieillissement de la population** d'où problèmes sociaux et politiques de toutes sortes (nimbysme, conservatisme...) (3).
- **Ghettoïsation de l'éducation** : les écoles sont de plus en plus en compétition comme des produits de consommation rivaux dont certains sont destinés à échouer, et à commencer à ne servir qu'une zone d'action extrêmement défavorisée et sous-performante (5).
- Il faut que le **logement social** soit suffisamment dispersé (5).

## 2.4. Économie

- **Poursuite du processus de changement économique et social** dont les principales composantes sont : mondialisation de l'économie, passage d'un modèle de production de biens en usines à un mode de production d'information, féminisation de la main d'œuvre, déstructuration des entreprises et développement de la spécialisation flexible, importance majeure de l'éducation et de la formation pour entrer dans le monde du travail (4).
- **Pour chaque emploi qui disparaît, un autre peut être créé** car les potentialités sont énormes : croissance des nouvelles activités comme le service aux entreprises, croissance continue dans les fonctions de commande et de contrôle à haut niveau ; explosion des activités créatives et culturelles ; emplois croissants dans les fonctions locales de service aux personnes (5).
- **Les nouveaux emplois apparaissent assez polarisés** ; le problème est que les salaires du travail à haut niveau d'éducation augmentent par rapport au travail peu qualifié, et que les gouvernements vont trouver difficile de faire beaucoup à ce sujet, mis à part essayer d'améliorer le système éducatif et les formations professionnelles permanentes (6).
- **Les grandes compagnies deviennent de plus en plus virtuelles**, sous-traitant beaucoup de leurs fonctions à des fournisseurs spécialistes (6).
- Dans 50 ans, **les individus seront entre 4 et 5 fois plus riches** ; autrement dit, le ménage moyen de 2048 s'attendra à posséder un grand logement, et au moins une voiture pour chaque adulte du ménage, et une résidence secondaire (8).
- Le problème est que **les modes de consommation** seront aussi modifiés par la technologie (8).
- La fourniture de **services à valeur ajoutée** va devenir une grande industrie par elle-même, remplaçant pour une large part les publications traditionnelles au profit par exemple de journaux électroniques personnalisés selon les intérêts et les goûts de chacun (9).
- Dans les PVD, le problème intraitable est l'extraordinaire **phénomène de croissance sans emploi ; phénomène de bandes criminelles se développe** (13).
- La croissance économique et démographique produit des **problèmes d'organisation urbaine, surtout dans la mobilité** (14).

## 2.5. Gouvernance

- En Europe, l'union restera une réalité et l'intégration sera réalisée en 2047, nonobstant les Euro-sceptiques britanniques (3).

## 2.6. Environnement

- Il pourrait y avoir un **réchauffement global de la terre** (3).
- Intensifier la pression pour **développer un véhicule à pollution zéro**, ou plus exactement un VEZ (Véhicule à Emission Zéro) à des prix abordables d'achat et de fonctionnement (9).
- L'énergie nucléaire pourrait être rendue acceptable par une méthode pour rendre inoffensifs les déchets (10).
- **Combinaisons d'exigences de recyclage beaucoup plus strictes** (10).
- Besoin d'un **aménagement massif de terrains naturels** en dehors des villes (11).

## 2.7. Technologies émergentes

- La technologie va permettre à 80 % d'étudiants motivés de **s'auto-éduquer** avec une intervention minimum, peut-être à la maison, et de concentrer l'effort sur les 20 % qui restent et qui ont besoin d'un enseignement très spécialisé et de haute qualité (5),

- La révolution des TIC ne signifiera presque certainement pas que le besoin et le désir de contact face à face va diminuer : la croissance des échanges d'informations apportera avec elle un **besoin de plus en plus de face à face** (6).

### **III - Dialectique entre les scénarios**

R. a. s.

### **IV - Utilisateurs des scénarios**

R. a. s.

## Fiche de scénario 17

### La ville de l'âge III

#### I - Producteur du scénario

**Auteur :** Christian de Portzamparc.

**Mots clés :** Forme / Espace / lieu / topos-logos / Temps / Ville archipel / Fin de l'harmonie classique.

**Titre :** « Vers la ville de l'âge III »

Article paru dans la revue « Ville-Architecture », N° 4 – Novembre 1997, p.4 à 11.

#### II - Scénarios par grands paramètres

##### 2.1. Spatial

- Les conditions de production de la ville sont liées à une époque, à un contexte (4)<sup>23</sup>.
- Notre **perte de prise sur la ville** est le prix que nous payons d'une évolution qui a toujours privilégié la **performance** du texte, du chiffre, du numérique aujourd'hui, au détriment de la **figure**, de la **forme**, du **lieu** (4).
- Nous habitons à la fois le **logos (le savoir analytique, la compréhension du fait urbain)** et le **topos (le voir, le visible)** : il faut donc rechercher perpétuellement une articulation entre les deux pour comprendre, regarder et donc apprécier la ville (5).
- L'**abolition de la distinction ville-campagne** est un des mythes des systèmes utopiques et son accomplissement au sein de la ville de l'Age II en fait aussi sa fragilité (5).
- La **ville de l'âge II** est celle de la **production mécanique** qui détache les choses entre elles et les détache du lieu, du cas particulier pour crée de la répétition, du nombre, de la production en série. Cette vision nouvelle a une idole : la **machine** (6).
- La **ville de l'âge I**, au contraire est celle de la culture de la rue, du modelage du lieu « en creux », de l'espacement (6).
- La ville de l'âge I est donc la **ville de la fondation, de l'agglomération**, tandis que la ville de l'Age II est celle de la **substitution c'est-à-dire qu'elle fait table rase du passé et remplace l'existant par des quartiers entièrement neufs et finis** (6).
- La ville du grand nombre, du provisoire, de l'échange accéléré de la circulation et de la consommation des marchandises, plutôt que du patrimoine, est un phénomène qui s'est amplifié et ce sont des **mégapoles** immenses qui sont nées (8).
- Pour certains, la ville de l'âge II serait une erreur, l'âge I reste la règle permanente, il faut y revenir. Or, après l'âge II, il n'y a pas de retour possible au I et c'est pourquoi il faut parler d'**âge III de la ville** (9).
- Les couches successives d'urbanisation par zones ont créé la **ville multiple** où s'opposent le centre et la **périphérie** ; ce sont les territoires de la **ville archipel** (9).
- Après l'extension territoriale, quantitative, la ville de l'âge III est le temps de la **transformation qualitative**. Il s'agit de dépasser la prudence conservatrice et d'avoir une vision globale de la ville (10).
- La **ville de l'âge III est celle des exceptions**, des lieux uniques, où il faut travailler au cas par cas et transformer les périphéries de l'âge II ; face à l'archipel, l'urbanisme de l'âge III n'est plus un travail de régularisation, mais d'intervention différenciée à des endroits et des registres très divers (10).
- A l'époque de la télévision, des réseaux et des grandes vitesses, **notre espace est en crise : il faut lui inventer un nouveau statut** (11).

##### 2.2. Déplacements et relations

- Dans cette ville de la vitesse, de l'ubiquité, de la fuite, mi-physique mi-virtuelle, mi-auto mi-télé, dans cette ville à plusieurs vitesses, à plusieurs espaces, à plusieurs temps, **les aménagements matériels, l'urbanisme,**

<sup>23</sup> Les numéros entre parenthèses renvoient aux pages de l'ouvrage



**confrontés à la mobilité et aux communications immatérielles sont toujours en crise, en retard (9).**

- Avec l'âge III, cette richesse essentielle qui est de **contenir le temps s'amplifie (10).**

### **2.3. Social**

- La **nouvelle mégapole**, celle de l'âge III, est devenue la **superposition des deux mondes** dans lesquels nous vivons : **celui de la rationalité et du déterminisme scientifique**, et celui du « **vivre ensemble** », le **politique**. Nous vivons donc dans une **réalité complexe et fragmentée**, pleine d'indéterminé et d'aléatoire qu'aucun système ne peut embrasser (4),
- Nos villes sont de plus en plus grandes et diversifiées, et ces dimensions démultipliées excitantes peuvent aussi être **sources d'aliénation**, à cause de la **perte de repère** qu'elles impliquent (11),
- La **perte de maîtrise sur une ville de plus en plus fragmentée** donne lieu à des **attitudes simplificatrices** : une attitude de refuge voit dans la ville classique, réglée, un absolu. Contre ce retour en arrière, on voit apparaître la **démission de toute volonté de penser la ville, l'organiser**, pour la laisser aux mécanismes du marché et aux jeux de pressions électorales entre habitants et décideurs (11).

### **2.4. Économie**

- La ville de l'âge I est la ville de l'**accumulation**, celle d'une **économie familiale et patrimoniale**, tandis que la ville de l'âge II s'inscrit dans l'**espace du capitalisme**, de la concentration de la propriété foncière, de la diminution de l'importance du secteur agricole (7).
- Les **mécanismes des règlements du marché** déterminent l'organisation de la ville (11).

### **2.5. Gouvernance**

- **Importants jeux de pressions électorales** entre habitants et décideurs qui influencent l'évolution de la ville (11).

### **2.6. Environnement**

- R. a. s.

### **2.7. Technologies émergentes**

- **Force de la matrice technique** tant sur le plan rationnel que sur le plan sensible (5).
- Aujourd'hui, le **règne incontesté du logos technique** n'a pas disparu avec l'âge II ; il a pris une dimension absolue, à la fois intime pour chaque habitant et globale pour toute la planète (11).

## **III - Dialectique entre les scénarios**

Christian de **Portzamparc**, en tant qu'architecte, envisage la ville de demain selon une vision centrée sur la forme, le lieu, l'organisation urbaine, plutôt que sur le calcul rationnel par zones. Pour parler de la ville comme forme et espace, il choisit d'inventer la notion de « **ville de l'âge III** », et d'exposer sa théorie des trois âges de la ville : l'**âge I** a fabriqué la ville traditionnelle avec ses rues et sa compacité ; l'**Age II** est l'âge de la ville moderne, celle de l'automobile, celle de l'écartement entre les choses avec ses bâtiments solitaires, et par conséquent celle issue des théories de la Charte d'Athènes. La « **Troisième Ville** », elle, doit savoir composer avec les héritages spatiaux de ces deux époques, et les transformer dans un sens qualitatif. Concevoir l'Age III de la Ville, c'est savoir penser la conjugaison entre d'une part, le rationnel, l'ordre, la technique, l'économique, le politique, et d'autre part, la liberté, les voyages et les loisirs.

## **IV - Utilisateurs des scénarios**

La « **Troisième Ville** » ou la « **Ville de l'âge III** » est une notion complexe et ambiguë qui a été lancée en 1995 par C. de Portzamparc et qui a suscité de vives polémiques tant du côté des historiens, des philosophes que des urbanistes. Certains d'entre eux ont en effet estimé qu'un architecte n'avait pas le droit de s'ériger en théoricien de la ville, et encore moins de se servir de l'histoire pour théoriser une approche toute personnelle de l'évolution urbaine. Toutefois, d'autres ont assumé et suivi la théorie proposée par C. de Portzamparc tel Olivier Mongin ( cf. Scénario 7 : « *Vers la Troisième Ville ?* », ouvrage préfacé par C. de Portzamparc).

Les orientations et les directions pour la ville de demain que l'architecte propose ne sont pas si iconoclastes qu'on a bien voulu le laisser croire : C. de Portzamparc nous dit simplement que les retours aux âges I et II de la ville ne sont pas possibles, mais qu'il est nécessaire de prendre en compte les aspirations des hommes et de comprendre les modes de production de l'urbain, tout en acceptant la modernité et les acquis du mouvement moderne.

La théorie de l'âge III a donc fait l'objet de nombreux débats, mais aussi d'applications sur le terrain, quartier Masséna qui occupe un large territoire de l'opération Paris Rive-Gauche.

C. de Portzamparc se situe à une échelle qui n'est pas celle des autres théoriciens puisqu'il s'appuie principalement sur le Quartier : son échelle de travail est celle de l'opération urbanistique, de l'îlot car il recherche des solutions non pas globales mais typo-morphologiques entre la ville traditionnelle (ville de l'âge I avec la continuité du bâti sur la rue), et la ville « éclatée » avec ses grands ensembles individualisés (ville de l'âge II).

Ce scénario est donc essentiellement destiné aux architectes et aux urbanistes...mais il ne faudra pas se fier aux seuls spécialistes et experts, et prendre en compte la parole du citoyen-citoyen.

## ÉLÉMENTS BIBLIOGRAPHIQUES

### ❖ **Ouvrages et Articles qui ont servi à la construction des scénarios :**

- **ASHER (F.)**, *Métapolis*, Paris, Ed. Odile Jacob, 1995.
- **BERTRAND (G.)**, « *Scénarios Europe 2010* », Cellule de prospective de la commission Européenne. Table Ronde Futuribles Internationale, Paris, 25 nov. 1998.
- **BIEBER (A.)**, **MASSOT (M.H.)**, **ORFEUIL (J-P.)**, « *Trois futuribles pour la mobilité quotidienne* », Fiche INRETS N°19, questions vives pour une prospective de la mobilité quotidienne, janv. 1993.
- **BOISSONNAT (J.)**, « *Le travail dans vingt ans* », Commissariat Général du plan, Editions Odile Jacob, La Documentation Française, 1995.
- **CHALAS (Y.)**, *La ville émergente*, Editions de l'Aube, 1997.
- **GABE (P.)**, *La ville et EDF*, InterEditions, 1995.
- **HALL (P.)**, « *Quel est le devenir des villes ? un état des lieux* »
- **MONGIN (O.)**, *Vers la troisième ville ?*, Hachette Livres, Questions de société, 1995.
- **PORTZAMPARC (C. de)**, « *Vers la ville de l'Age III* », Article paru dans la revue « Ville-Architecture », N°4 – Novembre 1997, p.4 à 11.
- **PREEL (B.)**, *La ville à venir*, Descartes & Cie, Collection Interfaces-société, 1994.
- **PREEL (B.)**, *Les deux songes de la ville*, Descartes & Cie, 1995.
- **ROUYET (A.)**, **SCHERRER (Franck)**, « *Lebensraum Stadt* » / « *la ville, espace de vie* » : deux scénarios sur la mobilité et la communication dans les grandes villes allemandes en 2020, Revue 2001 Plus..., N°40, Centre de prospective et de veille scientifique, DRAST, Nov.1996.
- **SASSEN (S.)**, *La ville globale*, Descartes & Cie, 1996.
- **VIARD (J.)**, *La société d'Archipel*, Centre d'étude de la vie politique française
- **VELTZ (P.)**, *Mondialisation, villes et territoires – l'économie d'archipel*, Economie en liberté – PUF, 1997.
- **WEBBER (M. M.)**, *L'urbain sans lieu ni bornes*, Editions de l'Aube, essai 1964, traduit en 1996.
- **WIEL (M.)**, *La transition urbaine*, Architecture+Recherches / Mardaga, 1999.

## ❖ **Ouvrages et Articles qui ont alimenté les commentaires :**

### ◆ **Ouvrages :**

- **BEAMISH (A.)**, *communities On-Line: communities based Computer Network*, Master in City Planning, 1995
- **CONINCK (F. de)**, *Travail intégré, Société éclatée*, PUF, 1995
- **FITOUSSI (J.P.)**, **ROSANVALLON (P.)**, *Le nouvel Age des inégalités*, Seuil Essais, 1996
- **GODARD (F.)**, *Le gouvernement des villes, territoires et pouvoirs*, Descartes & Cie, collection « les urbanités », 1997
- **LASCOUMES (P.)**, *Corruptions*, Presses de Sciences-po, 1999
- **LAVILLE (J.L.)**, *Une troisième voie pour le travail*, Desclée de Brouwer, 1999
- **LEVY (P.)**, *Les technologies de l'intelligence, l'avenir de la pensée à l'ère informatique*, Seuil, Paris, 1993)
- **MILLON - DELSOL (C.)**, *L'Etat subsidiaire*, PUF, 1992
- **PAOLETTI (M.)**, *La démocratie locale et le référendum*, L'Harmattan, 1997
- **SLAMA (A-G)**, *La régression démocratique*, Fayard, 1995
- **N.STONE (C.)**, *Urban Regim and Capacity to Govern : a Political Economy approach*, Journal of Urban Affairs, 1993, vol.15, N°1
- **SUE (R.)**, *Temps et Ordre social*, PUF, 1994

### ◆ **Ouvrages et Rapports du CERTU:**

- **COURSON (J. de)**, *La prospective des territoires: concepts, méthodes, résultats*, Collections Débats, mai 1999
- **GALLETY (J.C)**, *La prospective urbaine et les élus locaux*, Rapport d'enquête, novembre 1999
- **SPECTOR (T.)** et **THEYS (J.)**, *Villes du XXI<sup>e</sup> siècle, entre villes et métropoles : rupture ou continuité ?* (synthèse du colloque de La Rochelle 19-20-21 octobre 1998), Collection Débats, mai 1999
- *Collectivités locales et télécommunications: nouveaux services, nouveaux réseaux*, Collections Dossiers, septembre 1998

### ◆ **Articles :**

- Le Monde Diplomatique de juillet 1998
- Le Monde Diplomatique d'août 1998
- Le monde du 27/06/98
- Le Monde du 14/11/98
- Le Monde du 28/10/99
- Supplément du Monde paru le 26 novembre 1999 / L'Avenir 2000-2099 / 21 questions au XXI<sup>e</sup> siècle
- Le Monde du 3/12/99
- Le Monde du 9/11/99
- Le Monde du 16/11/99
- Le Monde du 25/11/99
- Le Monde du 7/12/99
- Le Monde du 11/01/00
- Le Monde du 11/02/00
- L'Expansion N°565, janvier-février 1998
- Pouvoirs Locaux N°41, février 1999

© Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement  
Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Reprographie : CETE de Lyon © 04 72 14 30 30 (juin 2000)  
Dépôt légal : 2<sup>e</sup> trimestre 2000  
ISSN : 1263-2570  
ISRN : CERTU/RE -- 00 - 11 -- FR

CERTU  
9, rue Juliette-Récamier  
69456 Lyon Cedex 06  
© 04 72 74 59 59

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du CERTU est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

**Certu**

Aménagement et urbanisme

Aménagement  
et exploitation de la voirie

Transport et mobilité

Constructions publiques

Environnement

Technologies  
et systèmes d'information

*Service technique placé sous l'autorité du ministre chargé de l'Équipement, des Transports et du Logement, le Certu (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) a pour mission de contribuer au développement des connaissances et des savoir-faire et à leur diffusion dans tous les domaines liés aux questions urbaines. Partenaire des collectivités locales et des professionnels publics et privés, il est le lieu de référence où se développent les professionnalismes au service de la cité.*

