



Villes
en évolution

La Documentation française

Quelle ville pour demain ?

Yves Chalias

Professeur à l'Institut d'urbanisme de Grenoble

Il ne s'agit pas de faire à propos de « demain » un exercice futuriste ; c'est un demain qui est imprégné de concret. Ce récit sur la ville de demain rappelle en introduction le cadre des observations concernant la ville de demain, puis présente les figures de la réalité urbaine contemporaine et leurs conséquences, ce qui est très important pour tous ceux qui ont la responsabilité de construire, gérer et réguler la ville. En conclusion se pose la question du type d'action publique politique adaptée aux réalités nouvelles d'aujourd'hui.

Le cadre des observations concernant la ville de demain

Lorsque j'étais conseiller scientifique au ministère de l'Équipement sur les questions de l'évolution et des mutations des territoires, on m'avait demandé d'aller chercher la fin de la ville. Je n'ai pas trouvé la fin de la ville, j'ai trouvé non seulement une ville autre, mais aussi le triomphe de la ville. Nous sommes de plus en plus urbains, c'est un fait avéré, vérifié et recouqué par de nombreuses autres enquêtes, mais nous sommes aussi des urbains autrement.

Pourquoi s'intéresser aujourd'hui à la ville si l'on est spécialiste dans des domaines aussi différents que la culture, le sport, l'éducation, la communication, le logement, le monde rural, le tourisme ou le social ? Parce que la ville constitue désormais le support à partir duquel s'articule et se réarticule l'ensemble des problèmes et des enjeux de nos sociétés. Tout passe et repasse par la ville, comme hier tout passait par l'usine. Pour schématiser, on peut dire que les problèmes se sont déplacés de l'usine vers la ville. Enfin, il ne faut guère oublier que nos sociétés sont devenues massivement urbaines et cela constitue un fait inédit dans l'histoire de l'humanité. L'une des plus grandes révolutions que nous ayons vécue à la fin du XX^e siècle, plus grande encore que la révolution engendrée par les nouvelles technologies de l'information et de la communication, est non pas la fin des ouvriers ou la fin du travail comme on l'a supputé, mais bel et bien « la fin des paysans », pour reprendre le titre de l'ouvrage du sociologue Henri Mendras.

Une anecdote est significative : conseiller scientifique au ministère de l'Équipement, j'avais réuni avec l'aide de la FNAU (Fédération nationale des agences d'urbanisme), les directeurs des principales agences d'urbanisme françaises, des hauts fonctionnaires et des chercheurs. Tout le monde défendait la ville constituée, c'est-à-dire la ville dense, la ville de la proximité, la ville minérale, la ville de l'unité formelle du point de vue architectural, considérée comme la seule vraie ville, la seule bonne ville. Le débat allait s'enliser à ce niveau, quand un des directeurs a demandé qui, parmi les participants, vivait dans cette ville constituée, dans cette ville compacte, minérale, avec son centre ancien. Autour de la table, il n'y avait que deux personnes sur vingt-cinq qui vivaient dans une telle ville. La plupart vivait à la campagne, dans le périurbain et, qui plus est, dans des maisons individuelles. Tout cela est normal, il suffit de se référer aux chiffres de l'Insee, qui vont dans ce sens : plus d'un Français sur deux vit dans une maison individuelle et sur les Français restants qui vivent en immeubles collectifs, deux Français sur trois voudraient vivre dans une maison individuelle. Alors se pose évidemment la question essentielle de la ville dense, de la ville-centre pour qui, pourquoi ?

Les chiffres cités, le goût des Français pour la maison individuelle, généralisé au niveau européen et bien sûr américain, l'anecdote des urbanistes qui proposent la ville compacte mais qui habitent dans des maisons individuelles et dans un univers urbain peu dense, campagne, sont révélateurs d'une crise de représentation de la ville. C'est une donnée fondamentale : ce que la ville est devenue nous échappe de plus en plus.

La ville est en crise de représentation, c'est-à-dire en crise d'intelligibilité. Nous avons perdu l'intelligibilité ou la lisibilité de la ville, nous n'avons plus de modèles d'intelligibilité pour comprendre la ville. Ou plutôt, nous avons des modèles d'intelligibilité adaptés à la compréhension de la ville d'hier, mais nous n'avons pas encore, ou en tout cas ils ne sont pas dans toutes les têtes, les modèles d'intelligibilité qui concernent la ville d'aujourd'hui ou cette ville vers laquelle on s'achemine.

Une autre question se pose : pourquoi faut-il des modèles d'intelligibilité ? Pourquoi faut-il inventer des mots nouveaux : « ville émergente », « ville-territoire », « ville-mobile » ? Parce que les concepts, les figures de représentation, les modèles d'intelligibilité nouveaux servent tout simplement à l'action. En effet, il ne peut pas y avoir de stratégie d'action urbanistique efficace sans figures représentatives.

Alors, quels étaient les modèles d'intelligibilité ou les figures représentatives adaptés à l'action urbanistique pour la ville d'hier ? Ces modèles étaient le centre-ville unique et puissamment attractif, la vie urbaine contenue ou concentrée sur le quartier, la ville de la petite échelle ou de la courte distance au niveau des pratiques des habitants. Au nombre de ces modèles qui relevaient de la ville d'hier, il fallait compter également ceux de la ville dense, de la ville de l'opposition centre-périphérie, de la ville de l'opposition ville-campagne, de la

ville à mobilité restreinte, de la ville des temporalités régulières et massives fondées sur l'alternance travail-domicile (le fameux « métro, boulot, dodo »). Ces figures servaient hier l'action urbanistique de manière efficace.

Toutes ces figures sont dépassées, elles ne représentent plus la ville, elles ne donnent plus une intelligibilité du réel et par conséquent elles ne peuvent plus servir l'action. Ces anciennes figures sont remplacées par d'autres, construites autour des questions de la mobilité devenue primordiale, du territoire ou de la grande échelle, de la nature, de la polycentricité, du vide, du choix et des temporalités urbaines nouvelles.

Sept figures essentielles sont de plus en plus passées dans le langage usuel des chercheurs et de ceux qui réfléchissent d'une manière plus large sur la ville d'aujourd'hui et sur la ville de demain :

- la ville-mobile ;
- la ville-territoire ;
- la ville-nature ;
- la ville polycentrique ;
- la ville au choix ;
- la ville-vide ;
- la ville à temps continu.

Ces figures ne définissent surtout pas ce qu'est ou doit être la « bonne ville », mais plutôt un enjeu central, c'est-à-dire un défi majeur pour ceux qui ont aujourd'hui la charge de construire, gérer et réguler la ville. Il faut agir dans le cadre de ces différentes figures dont les avantages et les embarras sont nouveaux et qui, par là même, n'ont rien à voir avec ceux de la ville constituée ou ville d'hier.

Les sept figures de la réalité urbaine contemporaine

Avant de décrire les différentes figures à partir desquelles se décline l'urbanité contemporaine (ville-mobile, ville-territoire, ville-nature, ville polycentrique...), il est nécessaire de rappeler la figure initiale : la ville d'hier.

La ville d'hier

Elle est la figure présente dans tous les esprits, de manière d'ailleurs plus utopique et nostalgique que réelle. On a tendance à idéaliser ce qu'était la ville d'hier, la vie quotidienne d'hier, les transports d'hier, la soi-disant non-pollution d'hier, la vie de quartier d'hier... alors qu'en lisant les historiens des mentalités et les urbanistes, la ville d'aujourd'hui n'a pas à envier ce qui se passait dans la vie d'hier. Gardons-nous d'enjoliver le passé, y compris le passé très proche. Mais quoi qu'il en soit, nous avons le modèle de la ville d'hier dans la tête, ce qui nous empêche de bien comprendre la réalité d'aujourd'hui.

Quand on parle de la ville d'hier dans les sociétés européennes, de quoi s'agit-il, sinon dans les têtes et dans le langage ? C'est la ville de l'harmonie classique, de l'unité formelle du point de vue architectural, la ville compacte, ramassée sur elle-même, la ville fortement centrée et par là même essentiellement dense et minérale.

La ville d'hier, c'est aussi la ville du centre-ville unique, puissamment attractif et la ville du quartier, la ville de la fixité au quartier, de la fixité à demeure, de la fixité au centre-ville. Cela s'explique parfaitement. En premier lieu, les gens disposaient de peu de moyens financiers, les ménages n'étaient pas riches comme ils le sont aujourd'hui, et par conséquent ils n'avaient pas les moyens d'aller ailleurs, consommer ou se divertir en dehors du quartier. En second lieu, ils n'avaient pas les moyens de la mobilité dont ils disposent aujourd'hui pour aller vivre, en partie au moins, en dehors du quartier. En troisième lieu, ils n'avaient pas le temps de faire autre chose que travailler et revenir dormir dans leur quartier, puis se distraire un peu le dimanche, toujours dans le quartier. Donc, tout était centré sur la vie de quartier : tout – travail, vie de quartier, absence d'argent, de mobilité et de temps – se tenait, plus ou moins bien, avec beaucoup de dureté, d'injustices et d'inégalités sociales.

La ville d'hier, c'était enfin la ville de la forme au contour net, bien séparée de la périphérie et de la campagne, une ville fondée sur les dualismes centre-périphérie, urbain-rural.

Or, cette ville périlleuse : elle perd de ses habitants, il y a des extensions, les fameux étalements urbains périphériques qui ne répondent pas à ces critères. Quand je travaillais pour le ministère de l'équipement, le catastrophisme régnait quant aux regards que l'on portait sur ces extensions périphériques et, partant, sur l'avenir de la ville elle-même. C'était « la fin de la ville », « la marée de l'urbain », « la ville éclatée », « la multiplication de non-lieux », « la non-ville proliférante », « la ville sans plus de centre », « la ville partout et nulle part »... Tous ces catastrophismes sont autant de titres de livres ou d'articles qui ont eu leur bref moment de gloire. « Desurbanisation », « chute tragique d'urbanité et de densité sociale », « repli sur soi », « confinement au foyer à cause des ordinateurs » : toutes ces expressions étaient également reprises par des journalistes.

La réalité a démenti tout cela. Prédire ainsi la fin de la ville, c'était confondre la fin d'une certaine ville ou d'un certain type de ville avec la fin de la ville tout court. En fait, une nouvelle ville s'épanouissait et il fallait la reconnaître, et donc la nommer, et pour cela passer par les faits, revenir aux faits essentiels que sont la mobilité, le territoire, la nature, la centralité, les pratiques habitantes.

La ville-mobile

La première figure de la réalité urbaine, cruciale aujourd'hui, est ce que j'appelle la ville-mobile, c'est-à-dire la ville liée à la mobilité.

Des données quantitatives

La ville-mobile, ce sont d'abord des données quantitatives, des chiffres, des mesures. La synthèse et les résultats peuvent être donnés ainsi :

- premièrement, les habitants, parce qu'ils ont du temps, se déplacent de plus en plus souvent et selon un enchaînement des déplacements qui compile les problèmes de transport en commun ;
- deuxièmement, nous nous déplaçons de plus en plus loin ;
- troisièmement, nous nous déplaçons de plus en plus vite ;
- quatrièmement enfin, et c'est très important, nous nous déplaçons de plus en plus confortablement. Cette donnée du confort est donc très importante. Nous ne sommes pas dissuadés de voyager grâce au confort des voitures, des TER, des TGV. Au contraire, cela aiguise le goût de voyager et nous pouvons peut-être mieux supporter les embouteillages.

Une donnée reste constante : le temps passé en déplacement. D'après les instituts de recherche sur les transports, il reste constant pour des distances qui s'allongent. C'est une question de vitesse : nous nous déplaçons plus vite et donc, à temps constant, nous allons plus loin. Cependant, on peut déjà prévoir que vont encore s'allonger non seulement les distances, mais également le temps passé en déplacement. Aux États-Unis et un peu ailleurs, ces temps de déplacement, qui ont été un peu contenus par les habitants eux-mêmes, vont s'allonger.

Données quantitatives, chiffres et mesures montrent cet accroissement des déplacements.

Des données qualitatives

Le deuxième type de données concernant la ville-mobile relève du qualitatif. Quelles significations, quels sens a cette mobilité, cette circulation généralisée, cette bougeoite des habitants aujourd'hui ?

Rien n'aurait réellement changé si la mobilité s'était contentée d'augmenter en quantité, c'est-à-dire en nombre de kilomètres parcourus par personne et par jour. Le véritable changement n'est pas simplement d'ordre quantitatif, il est surtout d'ordre qualitatif. La mobilité ne se réduit plus à un simple fait technique, elle est devenue et elle est de plus en plus un fait culturel, sur plusieurs plans et notamment sur le plan social, sur le plan des modes de vie et de la communication.

- Sur le plan social

Ce n'est plus la fixité qui intègre socialement aujourd'hui, mais la mobilité. C'est une révolution urbaine majeure, un renversement remarquable. Alors qu'autrefois la mobilité des nomades était exclue de la ville, aujourd'hui ce sont les assignés à demeure, les carotés du quartier qui en sont les exclus. C'est la mobilité qui aujourd'hui nous lie les uns les autres et qui nous lie au lieu. C'est dans la mobilité et par la mobilité que nous travaillons, que nous consommons, que nous nous socialisons, que nous nous divertissons, que

nous rencontrons les autres. Les chiffres et les études faites sur le taux de motorisation et de mobilité des personnes et le taux de chômage montrent que moins on est motorisé individuellement, plus on a de chances d'être au chômage et, effectivement, si on est au chômage, on a moins les moyens de la mobilité, ce qui accentue le cercle vicieux du chômage. Tous les chiffres montrent à quel point la mobilité est devenue un fait culturel essentiel.

- Sur le plan des modes de vie

La mobilité est de moins en moins vécue comme une contrainte. Au départ de cette étude, j'avais cet *a priori* disant que la mobilité est vécue comme une contrainte : si les gens se déplacent, c'est parce qu'ils sont obligés de se déplacer. C'était peut-être le cas il y a trente ans (les Trente Glorieuses), ce n'est plus le cas aujourd'hui. On s'est aperçu que le temps moyen de déplacement autour des grandes capitales européennes, entre le domicile et le travail, était d'une heure en moyenne le matin et d'une heure le soir pour rentrer. Qu'ont fait les ingénieurs des Ponts et Chaussées de France et leurs équivalents allemands, anglais, italiens ? Ils ont réussi la réelle prouesse technique de réduire ce temps de transport d'une heure à quarante minutes – c'est remarquable –, grâce aux ronds-points, aux rocades, aux autoroutes, aux TER... Qu'ont fait les gens ? Ils sont allés habiter plus loin, pour maintenir une heure de déplacement. La mobilité n'est plus simplement une contrainte, elle rentre dans un calcul coût-avantage du genre : « *N'arrive pas intérêt à aller vivre à la campagne si le ne dois subir que quelques embouteillages par semaine, parce que la flexibilité et la réduction du temps du travail me permettent de ne subir que deux ou trois embouteillages par semaine ?* » Tout cela rentre dans une rationalité – car tout n'est pas qu'irrationnel – parfaitement intégrée par les habitants. Le goût pour la mobilité se manifeste aussi par les innombrables créations dont elle est l'objet dans nos sociétés : la voiture, le TGV, mais aussi le vélo, la trottinette, le skate-board, le surf, les rollers, le jogging... Tous ces gens bougent et, chaque année au moins, il y a une invention importante, plébiscitée par les habitants, autour de la mobilité.

- Sur le plan de la communication

Bien évidemment, c'est internet. La mobilité est constituée de trois choses indissociables et il y a un moyen mémotechnique pour l'exprimer : le système « BIP », biens-informations-personnes, c'est-à-dire déplacement des biens (transport de marchandises, camions – tout le monde sait l'importance que prennent les camions), déplacement des informations (pour des informations rapides, communication internet), déplacement des personnes.

Par exemple, le télétravail, c'est-à-dire l'ordinateur à la maison, est indissociable du TGV. On croyait que l'ordinateur allait permettre aux gens de travailler chez eux et on s'est aperçu que cela est possible uniquement parce qu'il y a des moyens de transports rapides (TGV, aéroport) qui permettent à tous moments et très rapidement de se réunir.

Pour ceux qui ont la charge de construire, gérer ou réguler la ville, la ville-mobilité a trois conséquences principales en termes d'enjeux ou de défis

- Première conséquence : le nouveau droit à la ville est le droit à la mobilité. Ce n'est plus, comme autrefois, le droit au logement – lire du célèbre ouvrage d'Henri Lefebvre – qui était la question des années 1960-1970 et qui, à la limite, est résolu. Aujourd'hui, les luttes urbaines, les conflits urbains, sont liés à la question du droit à la mobilité : les citoyens demandent la gratuité, les personnes âgées, les handicapés, soit pour des raisons physiques, soit pour des raisons financières, n'ont pas facilement accès à la mobilité. Elle est la source d'une nouvelle inégalité fondamentale. Les inégalités, les luttes sociales et les conflits vont se décliner ou se décliner à partir de ce droit à la mobilité.

- Deuxième conséquence : la ville à l'évent se fera très probablement contre la voiture, mais contre la mobilité.

La ville se fera contre la voiture envahissante qui occupe 80 % des déplacements, ce qui est beaucoup trop. Mais elle ne se fera pas contre la mobilité en tant que telle, comme on a pu le penser dans des réveries, par trop écologistes, et l'insiste sur le « *isne* ». Il y a encore quinze-vingt ans, on croyait que l'on allait pouvoir faire la ville à portée de main, que les gens pourraient ne pas avoir à se déplacer, que la mobilité était une parenthèse indolore par le lobby automobile. On avait oublié que ce sont les gens qui font la ville.

- Troisième et dernière conséquence : ceux qui sont chargés de construire, de gérer, de réguler la ville doivent urbaniser, architecturer, paysager les espaces de la mobilité dans lesquels vivent de plus en plus les gens.

Elle ne se voit pas le seul à le penser. Il faut oser de faire des parkings sinistres, des arrêts d'autobus lugubres. Il faut paysager ces lieux, les architecturer, les urbaniser. Les tram, les gens, les parkings deviennent des lieux urbains importants d'usage, de sociabilité et de loisirs, parce qu'il y a une réalité nouvelle et déterminante de la ville-mobilité.

Cette ville qui nous échappe, qui échappe aux chercheurs, qui échappe aux politiques, ce sont bien les habitants qui la veulent et qui la plébiscitent. C'est le constat « *renversant* » que l'on peut faire, en trois étages.

- On s'est aperçu que la ville émergente, cette ville qui émerge, qui s'élève à la périphérie selon différentes figures, est le produit des habitants selon des procédures très astucieuses. Ce n'est pas une ville qu'on leur impose. Les habitants choisissent de consommer telle technologie plutôt que telle autre pour mener les modes de vie qu'ils entendent mener, et ils se saisissent des opportunités urbaines ou foncières, celles-ci plutôt que celles autres, pour faire la ville qu'ils veulent. Personne ne les oblige à aller dans les grandes surfaces commerciales, personne ne les oblige à aller dans la périphérie, même pas les données économiques. Une ville comme Paris, par exemple, perd encore beaucoup d'habitants et ce ne sont pas (seulement) les plus pauvres qui s'en vont : ce phénomène est plus complexe sur le plan économique. Aujourd'hui, la ville est aussi le produit des habitants et, par là même, elle apparaît de plus en plus comme le résultat d'une évolution que l'on n'a, pour partie ou moins, ni maîtrisée, ni prévue, ni même bien perçue.

- La deuxième étape est le questionnement des chercheurs sur l'intelligibilité de cette ville des habitants : quelle est cette ville qui advient, comment la nommer, comment la rendre intelligible ?

- Au troisième étage, seulement, interviennent les politiques, l'action politique qui interroge les chercheurs pour savoir à quoi on a fait, pour pouvoir agir ensuite. C'est une inversion remarquable parce qu'aujourd'hui, en premier lieu, le politique, l'État, qui décidait de la ville (les villes nouvelles, les villes neuves, les grands ensembles), ensuite suivaient les habitants, enfin les chercheurs essayaient de comprendre pourquoi il y avait des dégâts. La stratification est complètement inversée et c'est là aussi une révolution urbaine et culturelle très importante dont il faut tenir compte.

Biens-informations-personnes, tout est absolument lié. Dans le déplacement des biens, c'est le problème posé par les camions; dans le déplacement des personnes, c'est majoritairement la question de l'automobile, des transports en commun, et dans le déplacement de l'information, internet apparaît de plus en plus aux yeux des chercheurs, spécialistes de ces questions, comme un nouvel espace public d'échange, de commerce, de rencontre, de travail, d'information... Beaucoup parlent de « ville-internet », pour caractériser l'émergence de ce nouvel espace public.

Ainsi, les chiffres, la signification, la culture, le social, les nouveaux moyens de communication montrent l'importance de la mobilité.

La ville-territoire

La ville-territoire est bien évidemment inséparable de la ville-moblie. La ville-territoire est la ville à grande échelle, la ville que l'on pourrait appeler ville illimitée, ville-pays, ville-archipel, région urbaine, ville diffuse.

Les termes de ville étale ou ville étalée conviennent moins bien que l'on pourrait le croire, car cela supposerait un développement en tache d'huile de la ville, un développement tentaculaire. Or ces images, ces figures ne sont plus du tout pertinentes, parce qu'on s'aperçoit que la tache d'huile est un développement de la ville sur le territoire au détriment de la campagne. Or aujourd'hui, la ville, contre toute attente, ne se développe pas au détriment de la campagne mais à « saute-mouton », c'est-à-dire en intégrant dans son territoire urbain des zones agricoles, encore viables, et des zones naturelles. Les enquêtes économiques montrent que le monde agricole recule plus vite, se désertifie plus vite, que la ville n'avance, d'après les données chiffrées et les statistiques des ruralistes de l'Insee. Donc l'idée d'un développement de la ville tentaculaire, au détriment de la campagne, est une image passée de mode. Il y a en fait une ville qui se diffuse, une diffusion des modes de vie au-delà des zones agricoles de proximité, qui intègre la nature et l'agriculture.

La ville-territoire est la ville qui est devenue coextensible au territoire, c'est la définition que l'on peut donner. Le lieu de la ville n'est plus seulement la ville, mais peut-être la campagne, un coin perdu dans la nature, c'est la nouveauté radicale. Aujourd'hui, on peut très bien être urbain tout en ne vivant plus en ville, grâce à l'essor des transports rapides, collectifs, individuels, grâce aussi à la banalisation des moyens de télécommunications domestiques. Auparavant, quand on vivait très loin de la ville, on souffrait d'un isolement, d'être moins urbain que ceux qui habitaient le centre-ville, quand on vivait dans une petite ville de province, on était moins urbain que les Parisiens et les Parisiens eux-mêmes étaient moins urbains que les New-Yorkais. Aujourd'hui cette séparation, ces différences s'estompent : on peut être urbain tout en vivant très loin de la ville ou dans une toute petite ville. Et ceux qui travaillent à Paris vont vivre à Besançon, Amiens, Lille ou Rennes.

On voit bien qu'il n'y a plus de déficit d'urbanité dans les périphéries à mesure que l'on s'éloigne des grands centres urbains historiques, parce que les grands centres commerciaux sont à proximité de toute habitation sur le territoire, que les centres culturels se multiplient dans le périurbain et que la mobilité devient rapide pour joindre telle ville ou telle autre à partir de la périphérie la plus éloignée. C'est le thème et la réalité surtout, constatée et mesurée, de « la ville à vingt minutes ». Aujourd'hui en France, tout habitant, où qu'il se trouve sur le territoire, est à vingt minutes d'un grand équipement commercial, culturel, informationnel, médical, communicationnel (gares ou aéroports). La ville-territoire tient à ces pratiques très concrètes.

Quatre propriétés caractérisent les villes-territoires

- Premièrement, leurs périmètres ou limites restent à préciser, ce qui tranche par rapport à la description de la ville d'hier. Ce sont des étendues au contour flou, d'où la difficulté à trouver le périmètre pertinent de la réalité urbaine.
 - Deuxièmement, elles se caractérisent par des contenus variables. Elles sont constituées d'une grande métropole et de petites villes autour, ou de plusieurs petites villes, de plusieurs métropoles, de bourgs ou de villages, tout cela étant variable selon les sites, les lieux en Europe et dans le monde.
 - Troisièmement, elles présentent des démographies très variées. Il n'y a pas de seuil fatidique à partir duquel on pourrait dire que l'on est ou pas dans une ville-territoire. C'est le rapport qualitatif au territoire qui compte, c'est-à-dire l'absence de séparation entre ville et territoire, entre centre et périphérie, entre ville et nature. Il y a une ville-territoire à partir du moment où il y a une diffusion des modes de vie urbains où que l'on se trouve dans le territoire. Ainsi, une ville-territoire peut compter trente à quarante millions de personnes, comme le fameux « Pearl-river delta », le delta de la rivière Pearl en Chine, qui compte la ville de Hong-Kong, mais également six autres villes aussi grandes que Hong-Kong, et dont la réunion forme une ville-territoire autour du grand vide du delta de la rivière Pearl. Une ville-territoire peut aussi ne compter que quelques centaines de milliers de personnes, telle le bassin dit d'Antoche, constitué des villes moyennes de La Rochelle et Rochefort, ainsi que des îles de Ré et d'Oléron.
 - Quatrième caractéristique : les villes-territoires ont également des formes très contrastées. La Datar, par exemple, parle de ville en ruban, en axe, en étoile, en triangle, en rectangle, en grappe, en banane même. On a ainsi l'axe Genève/Annemasse/Amey, le rectangle Dunkerque/Lille/Valenciennes, le triangle Marseille/Aix-en-Provence/Toulon, la ville ruban que forme Casablanca.
- Les villes-territoires ne sont donc pas simplement un phénomène français et européen. Nous ne sommes pas à la marge de la mondialisation : ce qui arrive à Rennes arrive aussi à Grenoble, à Hong-Kong ou dans les villes américaines. Il ne faut pas croire qu'il y a des spécificités auxquelles on pourrait échapper. Il y a un phénomène mondial de mutation urbaine qui est très important et qui affecte toutes les villes.

Pour ceux qui ont la charge de construire, gérer ou réguler la ville, les conséquences de la ville-territoire sont doubles

- En premier lieu, il ne faut pas se laisser abuser par l'aspect rural des lieux périurbains ou campagnards, car ils sont déjà sous très forte influence de l'urbain. Il ne faut pas oublier cette donnée, ce paramètre très important, dans la réflexion urbanistique ou la sociologie urbaine : la forme sociale précède toujours la forme physique. La ville est déjà là, sans qu'elle se traduise encore par des formes construites. La ville peut par conséquent être à la campagne et elle peut avoir des formes campagnardes. La campagne peut être profondément urbaine alors qu'elle présente tous les attributs anciens du rural profond.
- En second lieu, il faut penser articulation entre l'urbain, le périurbain et les territoires ruraux. Il faut donc penser la ville sur un périmètre large, très large, même si ce périmètre doit rester flou.
- Enfin, il ne peut plus y avoir aujourd'hui de communes, initialement urbaines ou rurales, qui puissent être sur la défensive, c'est-à-dire proposer un aménagement ou un urbanisme défensif disant « je ne veux pas traiter le problème des territoires d'à côté ». C'est de moins en moins possible. On ne peut pas être à côté ou contre, parce qu'aujourd'hui tout habitant est un habitant de la ville-territoire. Les enquêtes montrent ainsi que jamais la maison individuelle, même la plus éloignée d'un centre-ville, n'a été aussi intégrée dans la ville, dans un système urbain, qu'aujourd'hui.

La ville-nature

La troisième grande figure, la ville-nature, est une question très importante après le territoire et la mobilité. La nature a toujours existé dans la ville bien évidemment, mais cette question se pose en termes nouveaux aujourd'hui. Dans la ville-nature, la nature ne se réduit pas aux parcs de l'ornementation baroque et classique, la première dimension de la nature dans la ville. Il existe une deuxième dimension : les espaces verts du fonctionnalisme, et même une troisième : la préoccupation écologique. À ces trois préoccupations de la nature : le baroque et le classique, l'espace vert fonctionnaliste et la préoccupation écologique, s'ajoute une quatrième dimension que l'on pourrait appeler « le jardin », pour faire référence aux grands paysagistes que sont Bernard Lassus ou Gilles Clément. Le jardin ou la nature sensible n'est plus la nature préoccupation écologique, ni ornementale, ni hygiéniste. La nature sensible, la nature du jardin, est celle que l'on touche, que l'on hume, que l'on voit pousser, qui est vécue dans une proximité quasi quotidienne : les arbustes que l'on taille soi-même, les pelouses que l'on tond soi-même, les arbres que l'on traite soi-même... une nature qui passe par tous les sens. C'est la nature sensible, de plus en plus importante aujourd'hui, qui a été inventée dans le périurbain, c'est-à-dire la nature sensorielle où l'ouïe, la vue, le toucher, l'olfaction sont tous également sollicités. En ce sens, la ville-nature n'est pas la ville-paysage.

Dans la ville-paysage ou dans la ville classique, la nature est toujours vue de loin, on ne la touche pas : « pelouse interdite » dans les espaces verts, « ne pas franchir les barrières » dans les parcs d'ornementation urbaine... On ne passe pas les barrières et les haies pour aller toucher ou sentir les fleurs, on marche sur le macadam ou l'empierrement des passages piétons.

Dans la ville-nature contemporaine, la proximité sensorielle de la nature est très importante.

La ville-nature, c'est la ville et la nature, la campagne et la ville qui ne s'opposent plus et qui répondent à une double dynamique : urbanisation de la nature et ruralisation en retour de la ville.

L'urbanisation de la campagne

Elle se traduit, par exemple, par l'essor dans le périurbain d'un nouveau type d'habitant que l'on appelle néorural ou néo-urbain. Il n'est ni un ex-rural, ni un urbain toujours attaché à la ville constituée et pour lequel il n'existe pas de salut en dehors du béton ou du macadam (il existe encore des urbains baudelairiens pour qui il n'y a point de salut en dehors de la ville-centre). Mais toutes les recherches, toutes les statistiques montrent qu'il y a un essor considérable d'un troisième type d'habitant, celui du périurbain qui veut les avantages de la ville et ceux de la campagne. Il effectue un retour à la campagne qui n'est pas un retour à la vie des champs, il reste un urbain qui garde son emploi urbain, mais il veut vivre à la campagne. Il peut réussir à vivre les avantages de la ville et de la campagne grâce aux transports urbains, grâce à l'automobile. Il n'a plus cet imaginaire urbain qui prévalait encore dans les années soixante-dix du « fuir la ville ». La ville n'est plus perçue comme néfaste, y compris par ceux qui vont vivre à la campagne. Des enquêtes menées sur une longue durée (un an), réalisées par *Le Monde* et *Le Monde*, en 2000, ont montré que 80 à 85 % des Français étaient satisfaits de la ville. Il n'y a plus cette idée que la ville est le lieu de la pollution, des embarras, qu'il faut fuir, notamment chez ceux qui vivent dans le périurbain. Ils ne sont pas animés par un désir de fuir la ville. Il s'agit donc bien d'une urbanisation des modes de vie, d'une diffusion des modes de vie urbains dans la campagne, d'une urbanisation de la nature.

La ruralisation de la ville

C'est la deuxième dynamique, en retour. La ville aujourd'hui est, par son extension, une ville qui englobe des zones agricoles entières et économiquement encore viables. Par ses rocades, ses pavillons, ses équipements, ses infrastructures, la ville contemporaine englobe de vastes pans de territoire, des zones naturelles qui deviennent dès lors des morceaux de ville, qui peuvent même devenir des identités urbaines, des références urbaines (certaines enquêtes le montrent) et même des pôles de centralité urbaine, c'est une nouveauté. Dès lors l'agriculture devient urbaine et c'est en ce sens qu'il y a une ruralisation de la ville. On observe aujourd'hui, au niveau des institutions

urbaines locales, un déplacement des questions agricoles et naturelles, de leur berceau d'origine, c'est-à-dire la ruralité, vers la ville. Le débat sur l'agriculture ressurgit au sein même des politiques urbaines : c'est la campagne qui s'inscrit dans le débat de la cité.

La ville-nature n'est ni la disparition de la ville, ni la disparition de la nature au sens où la ville viendrait écraser la nature, la campagne ou l'agriculture, pour son profit. Il y a un entremêlement et c'est cet entremêlement qui fait la ville-nature et que les habitants apprécient par-dessus tout.

Pour ceux qui ont la charge de construire, gérer ou réguler la ville, les conséquences de l'émergence irrévocable de la ville-nature

- Premièrement, il s'agit de trouver des paysagistes qui s'inspirent de la valeur esthétique et symbolique du jardin pour aménager cette ville-nature.
- Deuxièmement, il faut se mettre en quête d'un urbanisme novateur qui, contrairement aux urbanismes inspirés de la ville des vieux centres, agisse et construise en faisant l'état la présence diffusée de la nature qui caractérise les petites villes, les petits bourgs de la périurbanité. Il faut que cet urbanisme permette de trouver dans le cadre de la commune, de la petite ville, la présence sensible de la campagne et de la nature.

Dans mes enquêtes, j'ai interrogé des maîtres de petites communes et de petites villes qui avaient compris ce qui faisait l'intérêt de leur commune, de leur petit bourg, de leur petit village. L'arrivée des néoruraux, ceux qui quittent la ville-centre. L'un d'entre eux disait : « Je sais ce que je veux comme urbanisme, des projets qui relèvent de la non-urbanisation », en d'autres termes, des projets d'urbanisme qui laissent les choses en l'état, qui préservent non seulement la nature, mais surtout l'entremêlement de la nature et du construit déjà effectué et qui correspondent à la demande urbaine de nature aujourd'hui. J'ai retenu cette formule « un urbanisme qui relève de la non-urbanisation » parce qu'elle est paradoxale, provocatrice et pleine de sens. Un autre maître disait : « Je veux des aménagements nécessaires qui surtout ne changent rien ».

- D'un point de vue architectural ou paysager, il faut également procéder à une inversion. On observe que dans une ville-nature ce que les habitants considéraient comme réussi, les notes ou les arbres se découpaient sur les façades des immeubles, des petites maisons et des pavillons n'est pas la référence, comme dans les villes anciennes. Dans la ville-nature, c'est l'inverse qui se produit. Le goût des gens et des paysagistes qui savent faire la ville-nature, sont les façades des maisons, les immeubles et les équipements qui se découpent telles des silhouettes sur un « skyline » d'arbres et de végétation. Il y a une inversion qui se produit dans l'ordre des séquences entre nature et immeubles. Il ne faut pas que la végétation soit abondante, il suffit qu'elle prenne le pas sur le construit en ce qui concerne le fond du décor. Beaucoup de zones pavillonnaires ou abonde la nature ne correspondent pas à des villes-natures parce que la nature y est mal placée en fond. Cela n'est pas non plus lié à une table dressée : il peut y avoir une densité forte, avec peu de végétation, et la présence d'une ville-nature. C'est ainsi que des zones pavillonnaires peuvent avoir l'air de banlieues et non de villes-natures, et que d'autres zones pavillonnaires, avec les mêmes constructions, peuvent présenter la figure d'une ville-nature selon la présence donnée à la nature qui enveloppe les pavillons, les places, les rues.

La ville polycentrique

C'est la quatrième grande figure. Le polycentrisme, dans nos villes, est d'abord la relativisation de l'importance des centres-ville anciens, et ce que l'on peut appeler le paradoxe de la centralité.

La relativisation de l'importance du centre-ville ancien

Une enquête remarquable a été conduite sur toute l'Europe, par l'Anah (Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat), dont les résultats ont été publiés en 1998. Il est apparu que tous les centres-ville anciens d'Europe, du nord au sud, grands ou petits, denses ou aérés, avec un riche patrimoine architectural ou reconstruits après la seconde guerre mondiale, riches ou pauvres, quelles que soient leurs qualités positives ou négatives en termes de position, de taille, d'architecture, de patrimoine, tous, sans exception, perdaient leurs habitants. Ces derniers allaient vivre précisément dans le périurbain qui a donc connu une explosion démographique, comme le montrent les données de l'Insee.

Paris continue à perdre des habitants, ce qui pose la question de l'adaptation au désir des habitants d'une ville qui est dense, minérale, patrimoniale. Elle a beau être l'une des plus belles villes, la mieux pourvue en transports en commun, les habitants, y compris les mieux disposés au niveau du capital financier ou culturel, vont vivre ailleurs. On a longtemps cru que cette désaffection des habitants pour le centre-ville allait amener une dérive à l'américaine, c'est-à-dire conduire à un abandon du « down town » au profit du « suburb ». Cela n'a pas été le cas, cette désaffection s'est un peu tassée, par les politiques urbaines, par le fait qu'il y a stabilisation, passé un mouvement de révolution urbaine. On s'aperçoit alors que le centre, le vieux centre est moins en danger que l'on aurait pu le penser.

Le paradoxe de la centralité

C'est la deuxième nouveauté, après cette relativisation de l'importance des centres-ville anciens. Alors qu'il y a un fléchissement marqué de l'importance des centres-ville anciens, jamais la centralité ne s'est aussi bien portée. Nous assistons en périphérie à l'éclosion de centralités périphériques liées à la consommation (les zones commerciales), au travail (les zones d'activités), aux loisirs, à la culture, aux transports, aux équipements sportifs. Il y a une floraison, une émergence des centralités. Là encore, un vieil imaginaire disparaît, celui des banlieues monofonctionnelles, des banlieues dortoirs, où l'accès au centre-ville est nécessaire pour trouver un peu d'animation urbaine. Aujourd'hui, dans la périurbanité, il y a des équipements de centralité qui font que les gens quelquefois ne passent plus dans le centre-ville ancien durant des semaines. L'image des banlieues dortoirs sinistres est dépassée.

La disjonction entre centre-ville et centralité

C'est la troisième nouveauté de la ville polycentrique. Autrefois, la centralité était concentrée dans le centre-ville, elle se superposait, se réduisait au centre-ville. Aujourd'hui, réfléchir sur la centralité c'est procéder à cette disjonction entre centre-ville et centralité, au sens où le centre-ville devient un pôle de centralité parmi tant d'autres.

La polycentralité dans les faits, c'est aujourd'hui trois types de centralité :

- les centres-ville anciens de la ville constituée, de la ville d'hier ;
- la centralité des bourgs et des villages, parce qu'ils renaissent avec une vigueur nouvelle, avec des traits plus urbains, grâce ou à cause des urbains qui quittent les vieux centres-ville urbains pour aller vivre dans la ville-nature et qui transforment ces bourgs en urbanité à part entière ;
- les centralités périphériques proprement dites qui sont liées aux zones commerciales, aux zones d'activités, aux aéroports, aux complexes d'échanges intermodaux. On a découvert l'urbanité et la centralité des centres commerciaux. Les trois caractéristiques essentielles de la centralité sont une attractivité ou logique centripète des flux ; une sociabilité de masse ou de foule où prévaut l'anonymat ; une mixité sociale. Or, les centralités périphériques liées aux gares, aux aéroports, aux centres commerciaux, aux petits mégaplexes réunissent ces trois caractéristiques essentielles de la centralité.

Par exemple, les grands centres commerciaux sont plébiscités par les habitants urbains qui ne sont pas simplement conditionnés par la publicité, les enquêtes le montrent de manière assez formelle. Deuxièmement, on s'aperçoit que toutes sortes de consommateurs, toutes sortes de populations s'y croisent : des vieux, des jeunes, des riches, des pauvres, des femmes, des enfants, des handicapés, des adultes... non pas parce que les dirigeants de ces grandes chaînes commerciales sont altruistes, mais parce qu'ils ont intérêt à ce qu'aucune barrière, d'aucune sorte (symbolique, sociale ou physique) ne puisse entraver le flot des clients. Des ethnologues et des anthropologues y ont enquêté et ont constaté qu'il s'y passait beaucoup d'activités, de contemplation, de rencontres et qu'il s'y produisait beaucoup de lien social. Ce ne sont pas (uniquement) des non-lieux de la consommation frénétique ou autistique. Il y a plus de subtilité. Il y a le temps du caddie qui est le temps de l'approvisionnement, et il y a le temps de la galerie commerciale où l'on vient se promener, se raconter, pas forcément consommer. Il y a une carte amoureuse des grands centres commerciaux : à partir de revues un peu spécialisées et d'internet, des gens savent quel type de pratiques sexuelles on peut trouver dans telle grande surface plutôt que dans telle autre, tel rayon plutôt que tel autre. Dire que ce sont des non-lieux, des non-villes, de la non-urbanité est un peu rapide.

La conclusion sur cette ville polycentrique est qu'avec l'extension, l'étalement de la ville, cette ville-territoire, cette ville de demain dans laquelle nous vivons aujourd'hui, est de plus en plus ségrégée. Effectivement avec l'étalement, les

gens peuvent choisir de vivre loin les uns des autres si le groupe social de proximité ne leur convient pas. C'est une réalité, et c'est pour cela que l'on peut parler de villes éclatées, de villes ségrégées. Mais en contrepartie, la mixité revient dans la multiplicité de centralités périphériques. C'est ainsi une ville de plus en plus ségrégée, mais aussi de plus en plus mixte.

Pour ceux qui ont la charge de construire, gérer ou réguler la ville, les conséquences de cette ville polycentrique

- Premièrement, il faut favoriser l'éclatement de ces centralités périphériques qui sont des lieux de mixité, pas seulement les centres commerciaux, mais toutes les formes de centralités liées à l'activité, aux transports, aux loisirs, à la culture. Il faut y introduire de l'espace public, longtemps délaissé, abandonné, parce que l'on a considéré précisément que c'était de la non-centralité, des non-lieux, de la non-ville.
- Deuxièmement, il faut réfléchir aux modes de transport en commun pour les trajets qui s'effectuent de périphérie à périphérie, c'est-à-dire d'une centralité périphérique à une autre. Les instituts de transport ont bien montré que les déplacements de centre à périphérie sont faiblement croissants ou stagnants, et en revanche que les déplacements de périphérie à périphérie explosent. Or, pour ces déplacements, les transports en commun existent fort peu.
- Troisième et dernière conséquence, on peut condamner les zones commerciales en entrées de ville au nom de leur laid (et encore), probablement aussi au nom de leur dysfonctionnalité, mais on ne peut plus les condamner parce que ce serait des non-lieux, des lieux de non-sens, de non-urbanité. Ce sont aujourd'hui des centralités à part entière.

La ville au choix

La cinquième figure, la « ville au choix » est évidemment liée à la ville polycentrique. La ville au choix consiste en la pratique même de la ville polycentrique par les habitants.

Un extrait de l'enquête sur le Breton d'aujourd'hui, menée par Patrick Leguiriec illustre parfaitement « la ville au choix » construite par les habitants et non pas par les politiques ou par les urbanistes. Il a étudié les gens qui vivent dans les lotissements, sur 500 m² de pelouse. Comment vivent-ils la mobilité, la ville-territoire, la ville polycentrique ? A Coat Meal, relate Patrick Leguiriec, une femme explique qu'elle a besoin de bouger et dit : « Je me rends deux à trois fois par semaine au Leclerc à Brest, mais pour mes vêtements je vais à Casino parce que j'aime bien la galerie marchande. J'évite l'épicerie d'ici à cause des prix, je préfère aller à Bourg Blanc où je me rends plusieurs fois par jour, à tel point que beaucoup de personnes croient que j'y habite. J'achète mon pain à Board parce que j'aime bien la boulangerie, mon médecin est à Millizac, mon dentiste à Board car celui qui est à Millizac n'a pas de patience avec les enfants ». Cette femme, dont les revenus sont modestes, pratique et crée cette « ville au choix ».

À partir du moment où l'on n'est pas chômeur, où l'on n'a pas un handicap physique, culturel ou social majeur, on vit cette ville au choix ce qui est le cas de 90 % de la population. Il ne faut pas croire que c'est l'apanage d'une élite. Cette ville au choix, c'est la ville à la carte, la ville de l'individualisme. Mais cet individualisme ne résulte pas d'une dérive pathologique ou d'une négation de la vie sociale, mais d'une aspiration séculaire des habitants, d'une volonté des citoyens qui monte en puissance depuis un siècle ou plus.

On peut donner quatre composantes de l'individualisme :

- premièrement, la démassification des carrières professionnelles : les carrières professionnelles ne sont plus gérées en masse ;
- deuxièmement, la déstandardisation de la consommation. L'imaginaire du standard est périmé : le logement standard, la voiture standard, le poulet standard du dimanche, la 2 CV standard ;
- troisième composante : l'engagement partiel, éphémère ou multiple dans des collectifs d'actions politiques. On n'est plus engagé à vie et on s'engage sur plusieurs actions à la fois ;
- quatrième composante, le phénomène urbain comme mode de vie monte en puissance. On le sait depuis plus d'un siècle, grâce aux ethnologues, aux sociologues, aux historiens, « l'air de la ville qui rend libre ». La ville est un dispositif à individualier, à permettre aux individus d'échapper au groupe d'appartenance initiale. C'est une machine à produire de l'anonymat, l'anonymat que l'on recherche pour s'extraire du contrôle communautaire des villages.

L'individualisme n'est pas une pathologie, il n'est pas antinomique avec le lien social. De nombreuses enquêtes l'attestent, comme le bilan 1999 réalisé par la revue *Sciences humaines et sociales* sur la vie sociale des Français qui montre que la déchéance du lien social en France est une vue de l'esprit. Autre exemple, le séminaire du *Plan construction et urbanisme* qui a résulté de plusieurs années d'études sur l'hospitalité a montré que les Français n'ont jamais autant reçu de gens chez eux, à séjourner ou à dîner, qu'au cours de ces dix dernières années. Sur le plan politique, on s'aperçoit que les luttes sociales sont de plus en plus nombreuses chaque année. Enfin, les événements collectifs, festifs sont de plus en plus importants : ils sont le pendant de l'individualisme, et il y a une forte demande de ce côté-là. Il ne faut pas dire que l'individualisme signifie la fin du sens collectif. Il faut comprendre que dans cette ville polycentrique, dans cette ville au choix, de même que le centre-ville se relativise, devenant un pôle de centralité parmi d'autres, le quartier devient un pôle de consommation, un pôle de sociabilité, un pôle de travail, un pôle de rencontres parmi d'autres. Ce n'est plus le quartier qui est central dans le mode de vie urbain contemporain. Cela ne signifie pas la mort ou le déclin du quartier comme certains préconisaient la fin ou la mort du centre-ville et partant la fin de la ville elle-même. C'est un déclin relatif, au sens où aujourd'hui les gens ont le temps, l'argent et les moyens en mobilité d'aller vivre ou de passer une partie de leur vie hors du quartier.

Pour ceux qui ont la charge de construire, gérer ou réguler la ville : les conséquences de cette « ville au choix »

- Attention aux critiques des pratiques individualistes. Ces pratiques correspondent à des aspirations profondes, à une évolution historique, au phénomène urbain dans son essence. Il s'agit d'un processus de modernisation des mœurs qui n'est pas antinomique avec le lien social, la mixité, les rencontres.
- Il faut savoir que les solutions collectives dans l'urbain ne sont pas forcément les moins chères. De nombreuses enquêtes montrent que souvent les responsabilités individuelles ou niveau des pavillons permettent de résoudre des problèmes que la collectivité ne pourrait résoudre qu'à grands frais. Il s'agit bien d'une évolution inéluctable : par exemple les baignoires étaient un lieu collectif ; aujourd'hui, les salles de bain sont privées. Est-ce que pour autant la vie sociale s'est dégradée ?

La « ville-vidé »

La sixième figure est la « ville-vidé ». Autrefois, le vide était le résidu, ce qui restait une fois que le plein était construit. On ne savait pas que faire des vides restants et on les transformait en espaces verts. Aujourd'hui, on assiste à une inversion. Parce qu'il y a ville-territoire, ville-nature, il y a de grands vides périurbains, agricoles ou naturels qui sont enserrés dans les constructions de toutes sortes (pavillons, infrastructures routières, villages, bourgs, équipements divers). Or, ces grands vides, qui font la ville-vidé, peuvent et doivent servir d'unité possible, dans le paysage urbain, à la diversité des plans.

Le paysage urbain n'est hétérogène et hétéroclite qu'à première vue seulement. Le vide n'est plus ce qui vient après, dans lequel on prévoit d'intervenir pour le remplir ou au mieux pour en faire une réserve foncière, mais ce qui devient premier. Le vide peut ou doit servir – on le voit dans les villes-vides réussies –, à façonner le bâti qui se fait autour de lui. Il peut donc supporter une certaine densité autour de lui, densité qui est redoutée par les habitants mais que ce vide aide à mieux supporter. Le vide sert à organiser l'étalement urbain (aujourd'hui, on ne peut pas revenir en arrière et supprimer l'étalement urbain : il faut l'organiser). Or, le vide est une clé pour organiser l'étalement urbain, il sert aussi à établir des coupures vertes. Il sert donc à construire et à vivre la ville-nature et donc à ne plus repousser la nature loin de la ville.

La ville à temps continu

Enfin, la septième et dernière figure est la « ville à temps continu » : l'horizon, très lointain et pas forcément à atteindre, d'une ville qui fonctionnerait 24 heures sur 24.

Cette ville résulte de trois composantes.

- Première composante : la nécessaire coordination des activités et des institutions urbaines qui sont les principales donneuses de temps, c'est-à-dire l'usine, les bureaux, les administrations, l'école, l'université. Il s'agit de coordonner tout cela et cette première exigence nous fait cheminer vers la ville à temps continu.

- Deuxième composante, une composante « de gauche » politiquement parlant : la réduction du temps de travail. Là encore, c'est un processus séculaire comme l'individualisme. Aujourd'hui, une vie est trois fois moins employée au travail qu'elle ne l'était il y a cent ans ; ce n'est pas sans importance sur le mode d'occupation temporel de la ville, les rythmes urbains.

- Troisième composante associée à cette réduction du temps de travail, com- posante « de droite » : la flexibilité du travail (il semblerait que la droite et la gauche se soient allées pour contribuer au développement de la ville à temps continu), avec des horaires de travail atypiques : on travaille chez soi, le soir, le dimanche, en vacances, en voyage. Nous sommes passés de l'utopie de la fin du travail à la réalité du travail sans fin. En d'autres termes, aujourd'hui on tra- vaille sans arrêt. La mondialisation de l'économie, mais aussi les nouvelles technologies de l'information et de la communication, avec l'ordinateur (por- table), le fax, le téléphone portable, entrent au nombre des causes de cette flexibilité du travail et de ce travail sans fin.

Ces trois composantes technico-économiques ont donc poussé les habitants à demander des plages d'ouverture de plus en plus larges (entre midi et deux, le soir, le week-end) d'abord des magasins, puis des administrations, puis des services comme les transports en commun, les musées, les bibliothèques. Une enquête réalisée à Paris montre bien que l'immense majorité des Parisiens demande que le métro soit ouvert 24 heures sur 24, y compris le dimanche. On s'aperçoit également, dans les recherches et les enquêtes, que la nuit et le week-end deviennent des temps de transport significatifs. La ville commence vraiment à vivre avec des plages d'ouverture de plus en plus grandes.

Pour ceux qui ont la charge de construire, gérer ou réguler la ville, ces nouvelles temporalités les obligent à inventer un « chrono-urbanisme »

Un « chrono-urbanisme », c'est un nouvel urbanisme ayant pour objet le temps.

La réalité, les figures de la réalité urbaine d'aujourd'hui appellent à un urbanisme de l'aménagement du temps qui soit complémentaire de l'urbanisme de l'aménagement de l'espace. Les exemples abondent en Europe. Le « chrono-urbanisme » a émergé en Italie avec les « bureaux des temps », bien connus aujourd'hui, mais aussi en Angleterre avec la « night-time economy ». L'économie du temps de la nuit, un peu moins connue. De quoi s'agit-il concrètement ? Les centres-ville anglais s'étaient considérablement dégra- dés physiquement et socialement après la grande vague de désindustrialisation portée par Margaret Thatcher. Les urbanistes ont réfléchi aux moyens de réhabiliter ces centres anciens, non seulement physiquement et socialement, par l'aménagement de l'espace, mais aussi par l'aménagement du temps. Le temps continu est devenu un moyen de réha- bilitier ces centres-ville fragilisés physiquement et socialement. Appliquer la stratégie du temps dans ces vieux centres urbains anglais a consisté à rendre le temps de la nuit actif, attractif et sécurisant pour une population diversifiée en ouvrant les pubs, un peu plus tard, en ouvrant des librairies, des services, des administrations même et en offrant des spectacles. Cela a permis de réhabiliter du point de vue civil ou civique les centres- ville et non plus de faire uniquement de la réhabilitation physique de centres-ville livrés aux drogués et aux alcooliques.

Quelle action publique adapter aux réalités urbaines nouvelles ?

Comment la politique publique, l'action publique peuvent-elles prendre en compte les conséquences portées par chacune des sept nouvelles figures urbaines ?

La réponse repose sur un certain nombre de conditions dont dépend l'effica- cité du politique aujourd'hui.

- La première condition consiste à se rendre à l'évidence que la politique n'est plus en mesure de peser seule sur le cours du monde, ni sur le cours de la ville, comme elle le faisait ou croyait le faire autrefois dans la ville d'hier. La politique ne peut plus tout, car elle n'est plus le tout. Elle a perdu son caractère sur- plombant. Les décisions ne peuvent plus s'appliquer de haut en bas, de manière autoritaire, prescriptive et normative. Ce n'est pas par la règle et l'interdit que l'on construit la cité, mais par le projet.

Le projet aujourd'hui signifie la multiplication des acteurs dans le processus de décision, avec l'intégration non seulement des acteurs économiques privés mais également des habitants, des usagers, des riverains, des citoyens, et ceci dès l'amont et dans le montage des projets.

- Deuxième condition : les logiques de planification étaient hier de type séquentiel et dualiste qui opposaient public et privé, séparaient dans le temps expertise et décision, séparaient dans l'espace usage et conception, décideurs et usagers, informateurs et informés. Toutes ces logiques de type séquentiel doivent être et sont de plus en plus remplacées, pour une efficacité politique du projet, par une logique en boucle ou de type rétroactif, c'est-à-dire d'action ou d'influence d'un terme sur l'autre : l'informateur sur l'informé et inversement, ou encore l'expert sur le décideur, le décideur sur l'expert, l'usa- ger sur le concepteur, le concepteur sur l'usager. L'usager peut se faire aussi conception, de même que la demande peut se faire et doit se faire offre, que la réalisation et l'évaluation permanente de cette réalisation doivent se muer en connaissance réflexive, c'est-à-dire en connaissance qui réoriente les objectifs de départ. Même si, car il faut garder un certain réalisme, tous les points de vue des acteurs – celui du politique ou celui de l'expert, celui du technicien, celui de l'économiste, celui de l'usager, de l'habitant – ne se valent pas et ne présentent pas d'un poids équivalent dans l'orientation des débats et dans la cons- truction décisionnelle, tous ces points de vue d'acteurs doivent être néan- moins considérés comme valables et utiles, et cela à la seule fin d'avancer dans la résolution des problèmes ou la réalisation des projets.

C'est la grande nouveauté : tous les acteurs sont compétents, tous les acteurs sont, chacun à leur manière, détenteurs non seulement d'une partie des solu- tions, mais aussi d'une partie de l'énoncé des problèmes. Hier, le politique ou l'urbaniste arrivait en disant : « *J'ai la solution, quel est le problème ?* ». C'était l'apogée de la pensée et de l'action fondée sur le modèle et l'utopie,

c'était le règne de l'expertise, de la décision prise d'en haut. Cela fonctionnait parfois, donnant de bons comme de mauvais résultats. Cela a donné les grands ensembles, les villes nouvelles. Aujourd'hui, ça ne peut plus marcher de la sorte, parce que nul individu, nulle institution, nul expert, nul politique ne sauraient posséder les solutions à eux seuls, ni même les énoncés des problèmes exigent aujourd'hui une collaboration plurielle et ouverte pour être efficace, pour parvenir à quelque résultat. La capacité à combiner à entrecroiser, à réunifier des acteurs selon les situations compte plus que l'opiniâtreté à imposer une grande idée, une grande vision. L'action doit être pilotée par une multiplicité d'acteurs publics et privés au sein de laquelle le politique devient un acteur parmi d'autres. Ces acteurs doivent savoir qu'ils agissent ou pilotent leur action dans un univers incertain et doivent s'attendre à voir surgir en cours de route des choses inattendues qui, de manière rétroactive, vont redéfinir les objectifs de départ. Cela demande de la part des acteurs de la modestie, mot à la mode dans l'action. Modestie, mais aussi souplesse des acteurs devant le réel mouvant et incertain et, par là même, disposition de tous les acteurs travaillant ensemble à négocier et à évoluer.

Ainsi, le projet politique aujourd'hui, le projet d'action publique sur la ville, comme sur tout autre chose, ne se mesure plus, ne doit pas se mesurer à sa capacité à rompre avec l'ordre social existant, mais à sa capacité à aider cet ordre social à se réinventer par lui-même. Il ne s'agit pour le politique ni d'imposer ses volontés, notamment sur la ville, ni de suivre à la lettre ce que les populations demandent, ce qui serait de la démocratie de proximité mal comprise. Cela voudrait dire que la société civile a toujours raison, qu'elle sait immédiatement ce qu'elle veut. Or, tous les sociologues, les psychanalystes, les économistes reconnaissent que les gens ne savent pas trop ce qu'ils veulent, qu'ils n'ont pas toujours forcément raison et qu'ils peuvent nous conduire au pire...

La logique du projet aujourd'hui relève d'une position plus subtile : ni suivisme étatique ou imposition par le haut, ni suivisme démagogique correspondant à ce que demanderait tous azimuts la population, mais action qui aide la société civile à réinventer ses espaces, ses images, ses identités, ses liens sociaux et son futur par elle-même. C'est cela qui compte dans une action politique adaptée à cette ville contemporaine, à cette ville faite de ces figures : nature, mobilité, territoire, polycentralité, vide, choix, temps continu.

Formes urbaines

François Ascher

Professeur à l'Institut français d'urbanisme, université Paris 8

Directeur du DEA « Mutations urbaines et gouvernance territoriale »¹

Le domaine de recherche du DEA « Mutations urbaines et gouvernance territoriale » et des laboratoires qui y sont associés est de bien comprendre les évolutions urbaines d'aujourd'hui et de réfléchir aux meilleures manières de les gérer, dans un contexte en pleine mutation. Il faut donc former les étudiants non seulement aux métiers d'aujourd'hui, mais aussi les préparer aux métiers de demain, avoir une réflexion prospective. Elle est indispensable aux urbanistes qui n'agissent pas seulement sur le court terme. La prospective et l'innovation sur les évolutions plausibles de notre société sont étroitement liées à la pratique de l'urbanisme comme à celle de l'enseignement de l'urbanisme.

Mes travaux portent sur l'évolution des villes occidentales, en Europe de l'Ouest, en Amérique du Nord, et je ne suis pas un spécialiste des pays en voie de développement, mais j'ai bien conscience que les innovations majeures du début du XXI^e siècle auront lieu dans ces pays. En Chine, en particulier, les problèmes urbains sont immenses et il est évident que les solutions ne seront pas les mêmes que celles que nous avons appliquées. Les Chinois seront obligés d'innover, d'inventer pour affronter les phénomènes d'urbanisation, de mobilité et d'écologie dans leur contexte bien particulier. Ainsi la Chine du XXI^e siècle sera-t-elle peut-être comme Chicago à la fin du XIX^e siècle, là où ont été inventées des solutions radicales dans le domaine de l'urbanisme.

Les questions de la mobilité urbaine, des transports, cristallisent les enjeux urbains. L'Institut pour la ville en mouvement, dont je préside le conseil scientifique et d'orientation, est une association créée par le groupe Peugeot SA-Citroën. Son objectif n'est pas de promouvoir la voiture, mais de mener une réflexion sur le droit à la mobilité, sur tous ceux qui en sont exclus. Dans la ville d'aujourd'hui, le logement, la culture, l'éducation, la liberté individuelle se

¹ F. Ascher est également président du Conseil scientifique et d'orientation de l'Institut pour la ville en mouvement.