

futuribles

analyse et prospective

Villes européennes, villes d'avenir ?

L'ATTRACTIVITÉ DES VILLES
RÉINVENTER L'URBAIN
TEMPS ET VILLE À VIVRE

futuribles

NUMÉRO 354 • JUILLET-AOÛT 2009

La ville à vivre	3
<i>Hugues de Jouvenel</i>	
Stratégies et avenir des villes européennes	5
<i>Jean Haëntjens</i>	
Les villes européennes en « coopération »	19
<i>Gérard Collomb, interviewé par Jean Haëntjens</i>	
Les métropoles européennes de l'après-crise	33
<i>David Mangin</i>	
Trois clefs pour réinventer la ville européenne	39
<i>Bernard Reichen</i>	
La cote des villes	45
<i>Émile Hooge</i>	
Les villes qui gagnent, les villes qui perdent	61
Forces et faiblesses des régions métropolitaines européennes	
<i>Christian Vandermotten</i>	
La ville nuage	73
L'urbanité du XXI^e siècle	
<i>Jean Viard</i>	
Vers l'apocalypse ?	87
À propos du livre de Jean-Pierre Dupuy, La Marque du sacré	
<i>Gérard Donnadiou</i>	

TRIBUNE EUROPÉENNE

L'action de l'Union dans le domaine urbain	93
<i>Jean-François Drevet</i>	

FUTURS D'ANTAN

Scénario pour 200 ans	97
Retour sur le rapport du Hudson Institute de 1976	
<i>Pierre Bonnaure</i>	

ACTUALITÉS PROSPECTIVES

La pauvreté héréditaire / Impact de la crise sur les sans-abri aux États-Unis / La reconquête du Kirghizistan par la Russie / Vers un espace socioculturel dans le golfe Persique / Google peut « prédire le présent » / France : l'information locale en pleine mutation / Le recensement américain de 2010 / La Russie frappée durement par la crise / La Chine dans les opérations de maintien de la paix.	107
--	------------

BIBLIOGRAPHIE

Analyses critiques	121
Comptes rendus	134

ABSTRACTS

137

LA VILLE À VIVRE

L'éditorial d'Hugues de Jouvenel

Ce numéro spécial de la revue Futuribles, très largement orchestré par Jean Haëntjens, est essentiellement consacré à l'avenir des villes européennes, aux atouts qu'elles détiennent pour jouer un rôle pionnier dans la nécessaire réinvention de la ville comme espace au sein duquel se tissent (ou devraient se tisser), par excellence, les liens qui nous permettent de faire société, de créer entre les générations et entre les peuples de cultures différentes ce qui caractérise la cité. Une cité qu'il nous a fallu, depuis l'origine des temps, en permanence réinventer et qui se trouve aujourd'hui en première ligne pour relever le défi de ce qu'il est convenu d'appeler le « développement durable », appréhendé dans sa dimension aussi bien économique que sociale et environnementale.

Ce numéro, introduit par un article de Jean Haëntjens, part, comme dans tout exercice de prospective, d'une rétrospective sur les villes européennes depuis ce que l'on désigne par « les villes éclatées » des années 1960-1970 — archétypes de la ville non soutenable — jusqu'à la ville durable, en passant par la « ville lumière » dont le corollaire était l'essor des espaces périurbains, plus ou moins obscurs. En lisant et relisant les textes ici rassemblés, me reviennent à l'esprit les analyses si éclairantes d'un auteur par trop oublié, Lewis Mumford, urbaniste, historien et philosophe

américain (1895-1990) qui, bien après Boileau dénonçant les « embarras de Paris », nous explique ¹ comment la cité médiévale s'est effondrée après le XV^e siècle, certes en raison du déclin de la foi religieuse, mais aussi à cause de l'introduction des véhicules sur roues, jointe à un besoin de vitesse ayant fait « éclater ses rues trop étroites ».

Sans en rappeler ici les détails, voici en effet comment Lewis Mumford explique la mutation d'alors et l'avènement de la « cité baroque » : « En France, en 1563, le Parlement supplia le roi d'interdire les véhicules sur roues dans le centre de Paris. Ce même besoin se manifesta de nouveau au XVIII^e siècle. Néanmoins le nouvel esprit dans la société était du côté des transports rapides. L'accélération du mouvement et la conquête de l'espace, le désir fiévreux d'arriver quelque part étaient des manifestations [d'une] volonté de puissance envahissante. » Mais cette volonté de puissance aujourd'hui s'exprime sans doute de manière différente, non plus dans la course au gigantisme que dénonçait déjà Mumford (qui rappelait pourquoi l'extension des premières cités se limitait « à la portée de la voix ou au temps d'une promenade ») ou dans le développement de mégalopoles, mais dans la nécessaire réinvention de la ville en fonction des exigences particulières des temps modernes.

1. DUFRESNE Jacques. « Mumford, ou la cité organique ». *Revue Critère*, n° 17, printemps 1977.

C'est cette préoccupation qui constitue la trame essentielle de ce numéro spécial : la nécessaire réinvention de la ville non plus comme espace fermé (« la ville forteresse ») mais comme nœud d'un réseau qui aujourd'hui s'étend au niveau de la planète entière, se trouve donc en compétition (Gérard Collomb nous explique pourquoi le terme de « coopération » lui paraît mieux adapté) avec toutes les autres villes sur une série de critères telles leur compétitivité, leur attractivité, leur « connectivité », leur qualité de vie... ; ceux-là donnant lieu à de très nombreux classements (voir notamment l'article d'Émile Hooge).

Un des défis les plus saisissants que doivent ainsi relever les villes en ce début de XXI^e siècle est bien de savoir trouver le bon équilibre entre des fonctions qui semblent a priori contradictoires : être des lieux à la fois ouverts sur le monde et ferments de modernité, tout en sachant préserver et valoriser leur patrimoine naturel et culturel, en même temps que des espaces d'échanges, de découverte et d'invention. Là encore, on retrouve une préoccupation chère à Mumford qui insistait sur le fait que les villes devaient favoriser la diversité des activités indispensables à l'épanouissement humain. Ce sont des espaces d'échanges sur l'axe du temps, avec les morts à travers les souvenirs qu'ils ont laissés (œuvres d'art, monuments publics...) et entre les générations. « Il faut, écrivait-il encore, que les planificateurs tiennent compte des besoins de tous les âges, que dans la ville on puisse se sentir chez soi du premier jour de sa vie au dernier. » Ainsi dénonçait-il la segmentation sociale et le fait que les villes modernes aient été conçues exclusivement pour les adultes au

mépris des enfants, des adolescents et des personnes âgées...

Dans le même esprit, il s'élevait contre une spécialisation excessive des lieux et des gens, spécialisation qu'il estimait nuisible à l'épanouissement humain. Ainsi, écrivait-il, « à défaut de pouvoir recréer dans les villes un environnement qui permette à chacun d'être tour à tour berger, jardinier, menuisier et philosophe, qu'on s'efforce au moins de ne pas rendre le travail incompatible avec le loisir ». Ainsi, bien avant que l'on parle de développement durable, fait-il implicitement allusion à ce que l'on appelle, dans ce numéro de Futuribles, « la ville à vivre » et, incidemment, aux moyens de transport. Sans cacher la préférence qu'il accordait à la marche à pied, il n'excluait pas que d'autres systèmes de transport se développent, non sans répéter qu'il ne s'agit, en l'espèce, que de moyens et qu'il faut les adapter aux finalités humaines.

L'une des finalités les plus chères à l'auteur étant que l'ouvrier puisse, pour se rendre à son travail, faire une promenade qui le mette en contact avec des êtres, des scènes et des objets qui réchauffent le cœur. Il est, du reste, intéressant, que dans l'article que Jacques Dufresne consacre à Mumford, il souligne lui-même combien le cœur de plusieurs grandes villes semble avoir recommencé à battre depuis que le gaz carbonique y a été remplacé par le parfum des fleurs. Peut-être en revanche n'avait-il pas anticipé la révolution qui allait intervenir avec la diffusion des technologies de l'information et de la communication, qui a entraîné une désynchronisation des lieux et des temps qu'explique Jean Viard d'une manière particulièrement saisissante... ■

Stratégies et avenir des villes européennes

PAR JEAN HAËNTJENS ¹

Selon Jean Haëntjens, qui a coordonné pour Futuribles le dossier spécial de ce numéro consacré aux villes européennes, il est aujourd'hui admis que la crise économique actuelle appelle un autre modèle de développement, plus éco-responsable, et que l'organisation des villes pourrait avoir un rôle important à jouer dans la définition de ce modèle. Dès lors, la situation particulière des villes européennes peut-elle constituer un atout pour le Vieux Continent ?

Ouvrant ce dossier spécial, cet article de Jean Haëntjens porte un regard global sur les stratégies actuelles et les évolutions possibles des villes européennes dans le contexte du développement durable. Après un rappel des lignes de force et des grands axes de développement qui, historiquement, caractérisent les villes européennes, Jean Haëntjens présente les principales stratégies des villes européennes, depuis la « ville éclatée » des années 1960-1970, jusqu'aux politiques urbaines contemporaines marquées par l'éco-développement, en passant par la période 1980-1990 de renforcement de certaines fonctions urbaines (nouveaux réseaux de transports, changements de design, rayonnement culturel...). Il analyse ensuite les différences et convergences existant entre ces stratégies urbaines, avant de dresser un premier bilan, plutôt positif, du positionnement international des grandes villes européennes. Ceci étant, si les premières mutations auxquelles on a pu assister (par exemple dans certaines villes nordiques) sont plutôt encourageantes, il reste encore beaucoup à faire, en particulier pour renforcer le « bien-vivre » de ces cités, et ainsi attirer de nouveaux actifs et les convaincre de rester. Les villes européennes disposent de nombreux avantages pour prendre le virage

1. Directeur de l'Agence pour le développement durable de la région nazairienne ; auteur de *Le Pouvoir des villes. Ou l'art de rendre désirable le développement durable* (La Tour d'Aigues : L'Aube, 2008).

urbain du XXI^e siècle et devenir des « villes durables », il leur reste à approfondir les mutations amorcées, « à se réinventer elles-mêmes ». S.D. ■

L'idée que l'organisation des villes est une composante essentielle d'un modèle de développement est loin d'être nouvelle : Bertrand de Jouvenel, Ignacy Sachs et Alfred Sauvy l'ont déjà défendue avec brio dès les années 1960. Le fait nouveau est qu'elle est, depuis peu, en train de s'imposer dans les plus hautes instances de décision. En France, les lois Grenelle l'ont fortement prise en compte et l'État a lancé, à la fin 2008, deux appels à projets sur les Éco-cités et les Éco-quartiers. À l'échelle de l'Europe, la thèse d'un « avantage urbain européen » est aujourd'hui largement admise. Une charte sur la ville durable a été signée dans cet esprit en 2007 (la charte de Leipzig).

Le modèle urbain européen — des villes plus petites, plus compactes, plus économes — paraît *a priori* plus adaptable à la nouvelle donne énergétique et environnementale que le modèle nord-américain, totalement dépendant de l'automobile. Pour autant, rien ne garantit que ce modèle européen, qui est lui-même en profonde mutation, soit durable. Il est interrogé sur de nombreux points tels que l'étalement urbain, la hausse des prix de l'immobilier, la ségrégation sociale, la compétiti-

tivité économique ou la démographie. Une étude récente sur les *shrinking cities* (les villes qui rétrécissent) a ainsi révélé qu'un quart des villes européennes de plus de 100 000 habitants est en train de perdre de la population et que le phénomène va probablement s'amplifier ².

La ville historiquement durable

Pour imaginer ce que pourrait être une ville européenne durable — nouveau paradigme de la cité idéale —, il n'est pas inutile de s'intéresser à la notion de ville historiquement durable. L'historien Jean-Noël Jeanneney la définit comme une ville capable de gérer ses tensions internes, voire de puiser dans ces tensions une part de sa dynamique ³.

Or ces tensions qui nous inquiètent aujourd'hui — écologiques, économiques, sociales ou démographiques — sont en fait relativement éternelles. On les retrouve à tous les âges de l'histoire urbaine, organisées depuis toujours autour de deux grandes lignes de force :

— La première oppose les notions de massification des flux et de qua-

2. PALLAGST Karina et alii. *The Future of Shrinking Cities: Problems, Patterns and Strategies of Urban Transformation in a Global Context*. Berkeley : Institute of Urban and Regional Development, mai 2009 (voir aussi l'atelier Transit City du 6 mars 2009, « Quand les villes rétrécissent », de Sylvie Fol et Emmanuelle Cunningham-Sabot (site Internet www.transit-city.com/ateliers/precedentes/quandlesvillesretrecissent)).

3. Cf. LEFRANÇOIS Dominique et LOUBIÈRE Antoine (synthèse). « Colloque à Bruxelles : regards croisés sur la ville durable européenne ». *Revue Urbanisme*, n° 365, mars-avril 2009.

LA CHARTE DE LEIPZIG

Le 24 mai 2007, les 27 ministres européens en charge du développement durable ont signé la charte de Leipzig au terme d'une concertation avec des groupements d'intérêt européens tels qu'Eurocités. Cette charte pose pour la première fois les bases de stratégies communes pour une politique de développement urbain durable.

Les villes européennes constituent un bien économique, social et culturel. Si l'on veut les protéger, les développer et les faire évoluer, il est nécessaire de tenir compte de toutes les dimensions du développement durable, à savoir la prospérité économique, l'équilibre social, le respect des impératifs écologiques, mais aussi des exigences en matière de culture.

La charte de Leipzig retient donc deux objectifs : instaurer une politique de développement urbain intégré et aider les quartiers défavorisés. Dans ce cadre, plusieurs chantiers doivent être envisagés :

- créer et préserver des espaces publics de qualité ;
- augmenter le rendement énergétique ;
- moderniser les transports et les rendre accessibles à tous ;
- améliorer, diversifier et adapter l'offre dans le domaine de l'éducation et de la formation ;
- favoriser l'habitat groupé ainsi que les logements sociaux de qualité.

À cet effet, la Charte encourage les différents niveaux de décision à entreprendre de réels efforts dans ces domaines. Ainsi, l'Union européenne devra offrir des fonds structurels aux États membres pour élaborer et financer les programmes de développement urbain intégré de grande envergure. Les États devront diffuser les principes inscrits dans la Charte, et les villes se doter d'outils permettant leur application. Pour finir, la Charte exige de tous les acteurs une large collaboration. Les problèmes ne peuvent plus être traités de façon isolée, les villes ont intérêt à échanger entre elles au niveau européen ; enfin, dans chaque pays, les différents ministères concernés doivent travailler ensemble.

Futuribles

lité des lieux. Elle se résume par l'idée qu'il est difficile de faire passer une autoroute dans un centre historique, mais elle va bien au-delà. Tout oppose, en fait, la logique des flux qui est économique, matérielle, volatile, quantitative et polluante, à celle des lieux qui est par essence qualitative, identitaire, symbolique et inscrite dans la durée.

— La seconde oppose les notions de rayonnement et de ville à vivre, et peut se résumer par ce chiffre : 30 % seulement des habitants des villes mondiales souhaitent y élever leurs enfants ⁴. Dès qu'une ville dépasse un certain niveau de rayonnement, elle génère en son cœur des phénomènes de rareté, de hausse des prix et d'exclusion.

4. DAMON Julien (sous la dir. de). *Vivre en ville. Observatoire mondial des modes de vie urbains 2008-9*. Paris : Presses universitaires de France, 2008.

Pour gérer ces tensions, les villes ont historiquement mis en œuvre quatre grandes familles de solutions qui sont, elles aussi, quasi immuables :

— À chaque grande mutation urbaine, c'est souvent la logistique qui a ouvert le jeu. Des innovations techniques (canaux, train, métro, ascenseurs, tours, trains à grande vitesse ou *containers*) ont permis d'accroître de façon significative les flux de biens et de personnes que les villes étaient capables de traiter.

— Le changement d'échelle a presque toujours favorisé un changement de forme économique avec, à chaque fois, la recherche d'un accroissement de la valeur ajoutée. Pour renforcer leur intensité économique, les villes n'ont cessé d'investir dans la matière grise et de satelliser les activités de faible rapport.

— À chaque cycle, les villes ont dû adapter leur organisation spatiale aux flux et aux nouvelles activités. Ce faisant, elles ont parfois réussi à inventer des formes urbaines nouvelles et harmonieuses qui, tout en exprimant leur puissance, les ont qualifiées en tant que lieu. La promesse de Périclès aux Athéniens, « Nous ferons d'Athènes une ville que le monde entier nous enviera », est toujours d'actualité. Il n'est pas de ville qui compte sans promesse de beauté.

— Enfin, les villes ont dû inventer des politiques publiques ou sociales (souvent de réparation) pour rendre vivables des concentrations humaines toujours plus importantes.

Toutes les villes, de tout temps, ont utilisé ces leviers, mais elles l'ont fait avec plus ou moins de réactivité et de cohérence. Ce qui semble avoir fait la différence entre les villes remarquables (et donc durables) et les autres, c'est précisément cette cohérence. Elle apparaît de façon éclatante dans les stratégies mises en œuvre à Paris par Haussmann et à Barcelone par Cerdà, lors de la grande mutation urbaine du XIX^e siècle. Elle est présente, de façon plus diffuse, dans la plupart des villes que nous admirons aujourd'hui. Ces villes ont été administrées par des oligarchies (république de Venise, bourgeoisies hanséatiques ou capitouls toulousains) qui ont su porter dans la durée, mais aussi dans le détail (règlements d'urbanisme, mobilier urbain, fêtes, monuments...), une ambition pour leur cité.

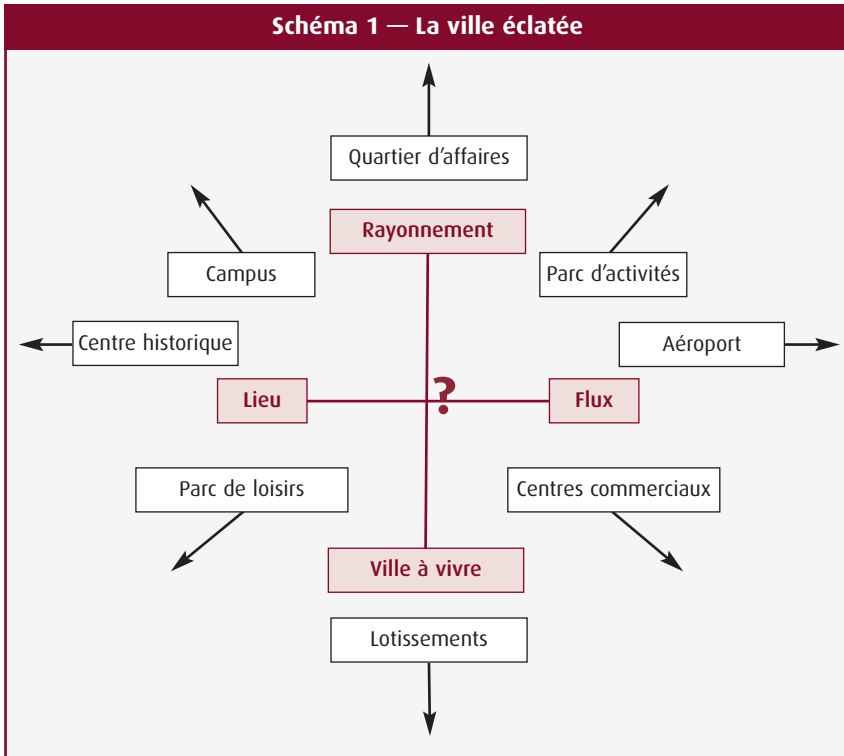
Les stratégies des villes européennes

La question de l'avenir des villes européennes renvoie ainsi à celle de leur capacité à mettre en œuvre des stratégies adaptées à la nouvelle donne qui s'annonce.

Première partie de la réponse : non seulement les villes européennes ont des stratégies, mais celles-ci se sont considérablement renforcées depuis les années 1980. Dans tous les pays d'Europe de l'Ouest, les pouvoirs urbains ont vu leurs compétences s'accroître et leur aire d'influence s'élargir ⁵.

Ces pouvoirs se sont mobilisés pour sortir d'une crise urbaine qui

5. HAËNTJENS Jean. *Op. cit.*



frappait, à la fin des années 1970, un grand nombre de cités : pollutions, paupérisation des centres, fuite des classes moyennes, perte de population. L'automobile, qui s'était imposée comme le moyen de transport de référence, avait accéléré la dynamique centrifuge. Le scénario qui s'esquissait (et qui s'est en partie réalisé) était celui d'un éclatement des villes européennes en différents sous-ensembles spécialisés (campus, centres d'affaires, parcs de loisirs, lotissements, centres commerciaux) sur le modèle de la ville américaine. C'est bien ce « syndrome de la ville éclatée », aujourd'hui

d'hui considéré comme l'archétype de la ville non soutenable qui a impulsé la dynamique de reconquête engagée par la plupart des villes d'Europe⁶.

Cette reconquête s'est, en fait, effectuée en deux temps. Dans une première étape — schématiquement les années 1980 —, les villes se sont contentées de rénover leurs principales fonctions, en les considérant séparément. Ce n'est qu'à partir de 1990 que l'on a vu se formaliser, puis se diffuser, des approches stratégiques beaucoup plus construites et transversales.

6. Voir, sur ce sujet, l'article de David Mangin, « Les métropoles européennes de l'après-crise », en p. 33 de ce numéro (NDLR).

1980-1990 : renforcer les fonctions

Comme lors des cycles précédents, c'est la logistique qui a ouvert le jeu. La priorité la plus évidente était de porter un coût d'arrêt à la colonisation des villes par les flux routiers. L'investissement dans les transports publics a permis de reconquérir un espace public qui était utilisé à 80 % par la voiture. Les villes les plus performantes, comme Copenhague, ont réussi à réduire la part de l'automobile dans les déplacements en dessous des 30 % dans la partie centrale de l'agglomération. D'autres, comme Lyon ou Bordeaux, n'ont pas hésité à transformer des autoroutes urbaines en promenades piétonnes.

Le déploiement d'un réseau ferroviaire à grande vitesse (TGV), spécificité européenne, a accompagné le processus. Alternative crédible au

transport aérien pour les distances inférieures à 1 000 kilomètres, le TGV est en passe de devenir le mode de transport intercités de référence. Le couplage annoncé entre ce réseau et les *hubs* aériens de niveau mondial (Londres, Paris, Amsterdam, Madrid, Munich) complètera bientôt le dispositif.

On peut observer que les techniques utilisées pour accomplir cette mutation logistique ne relèvent pas à proprement parler d'un saut technologique : ce sont le train (mis à grande vitesse), le métro, le tramway et le vélo (37 % des déplacements domicile-travail à Copenhague !). L'innovation réside essentiellement dans le *design* et les modalités d'usage (par exemple le libre-service).

Concernant les lieux, les villes européennes ont toutes beaucoup investi pour retrouver une urbanité. Elles ont mis en valeur leur patrimoine historique et reconquis leur

Schéma 2 — 1980-1990 : renforcer les fonctions



centre ancien. Par rapport aux mégapoles des autres continents, elles peuvent aujourd'hui faire valoir la patine de leurs monuments, la délicatesse de leur art de vivre et la qualité de leurs places, fronts de mer ou jardins.

Elles ont parallèlement cherché à accroître leur rayonnement en renforçant leurs compétences décisionnelles, scientifiques, techniques et culturelles. Elles ont investi dans la connaissance (universités et technopoles), mais aussi dans la culture. L'objectif avoué était d'attirer avec de la « lumière intellectuelle » les populations considérées comme motrices du développement, c'est-à-dire les cadres, les emplois stratégiques et la classe créative.

Depuis 1990, des stratégies plus élaborées

Depuis les années 1990, on a vu s'affirmer une nouvelle génération de politiques urbaines, transversales et plurifonctionnelles.

L'exemple de référence est le quartier d'Ørestad, à Copenhague, développé le long d'une nouvelle ligne de métro reliant le centre-ville à l'aéroport. Non seulement ce quartier est idéalement situé et intelligemment dessiné, mais, grâce à une bonne anticipation foncière, la ligne de métro a pu être financée par les plus-values réalisées sur la vente des terrains.

Un autre exemple, très regardé, est la stratégie menée par Bilbao, qui a consisté à appuyer le renouvellement urbain sur un équipement culturel de prestige. Pour en apprécier la formidable audace, il faut avoir connu le triste Bilbao d'avant le musée Guggenheim.

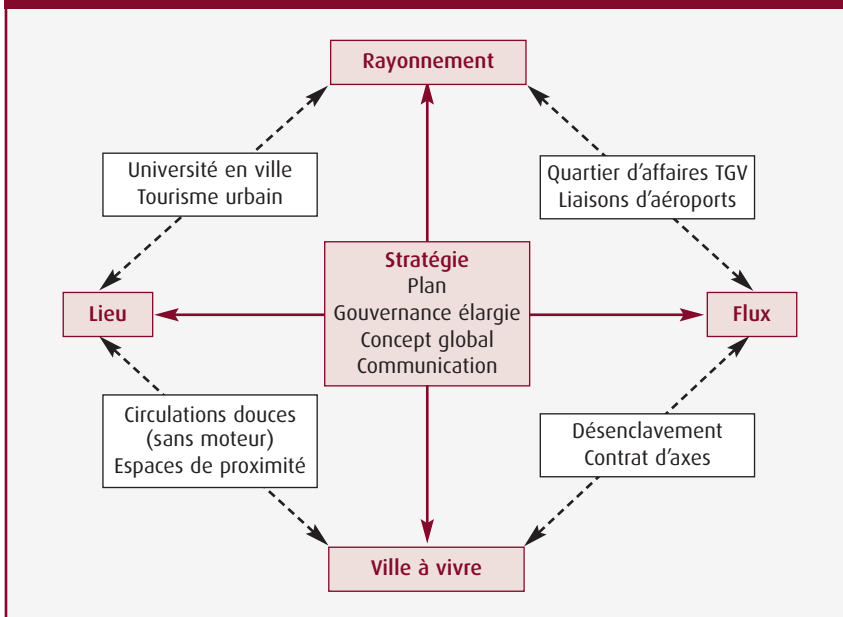
D'une façon plus diffuse, la plupart des villes ont cherché à renforcer la cohérence entre leurs différentes fonctions. Les quartiers d'affaires ont été développés près des gares TGV, à l'instar d'Euralille, de Lyon Part-Dieu ou d'Euroméditerranée à Marseille. L'enseignement supérieur, un temps expatrié dans les campus, a été réimplanté dans le cœur des cités (Le Havre, Nantes). On a redécouvert que la présence d'étudiants pouvait contribuer fortement à l'attractivité des centres-ville.

Pour requalifier les quartiers d'habitat social, on ne s'est plus contenté de rénover les logements. On a déployé des stratégies urbaines complètes, touchant aux écoles, à la culture, à la création d'activités ou aux transports collectifs. Dans certaines villes (comme Angers), le tracé des lignes de tramway a été modifié dans cet objectif. En Allemagne, les subventions aux logements sociaux sont désormais conditionnées à leur desserte par des transports collectifs.

La répartition spatiale des activités s'est affirmée comme une composante essentielle des stratégies. Si des villes portuaires comme Barcelone, Valence ou Stockholm ont réussi à concilier qualité urbaine et conquête de positions logistiques dominantes, c'est en externalisant leurs flux de marchandises vers des plates-formes portuaires voisines. À l'intérieur des villes, en revanche, on a plus recherché la complémentarité entre les activités que leur séparation en zones monofonctionnelles, qui était la marque de l'urbanisme des années 1960.

Une autre manière de penser le développement urbain, de façon

Schéma 3 — Depuis 1990, des stratégies de plus en plus élaborées



transversale et non plus par fonctions, s'est progressivement affirmée. Pour empêcher que les villes n'éclatent sous la pression des forces centrifuges, les urbanistes, telles des dentellières, se sont employés à « recoudre » leurs différents morceaux. Insensiblement, on est passé d'un urbanisme de produit (des équipements répondant à des fonctions précises) à un urbanisme du lien.

Cette approche globale a abouti à la création d'éco-quartiers qui ne sont rien d'autre que des utopies en modèle réduit. Ainsi, le quartier Vauban, à Fribourg-en-Brisgau (en Allemagne), ne se contente pas d'aligner des maisons solaires. Il vise une modification profonde des comportements en jouant à la fois sur l'école (ouverte), le stationnement (relégué à l'entrée du quartier), l'espace public (libéré pour les enfants) et la gouvernance collec-

tive. Résultat : la moitié des ménages a renoncé à la voiture et l'on peut alors vraiment parler d'un changement de modèle de développement. Cette démarche est aujourd'hui reprise par de nombreuses villes européennes. À Stockholm, l'éco-quartier d'Hammarby (20 000 habitants) a déjà les dimensions d'une petite ville. En France, plus de 100 projets revendiquant la qualité d'éco-quartiers sont actuellement en cours.

La communication s'est affirmée comme une composante majeure de ces stratégies. L'objectif était à la fois d'attirer des investisseurs et de mobiliser les citoyens. On est passé progressivement d'une ville matérielle « en dur », faite de bâtiments, de routes et de ponts, à une ville plus conceptuelle mettant en avant non seulement des savoir-faire, mais aussi une image symbolique : le

quartier historique, le monument emblématique, voire, comme à Stockholm, le portrait des personnalités résidant dans la ville. Les villes se sont mises à « raconter une histoire », à « éveiller des imaginaires » ou à créer des événements.

Elles sont devenues des marques, retrouvant par là une très ancienne tradition européenne, celle des devises et des blasons. Le *city branding* est devenu un métier⁷. Et déjà ces marques ou ces concepts commencent, par morceaux, à s'exporter. En achetant la marque Guggenheim, Bilbao a acquis un peu de prestige culturel new-yorkais. En acquérant la marque Louvre, Abu Dhabi s'est offert un reflet de Paris.

Ces stratégies se sont enfin appuyées sur des pratiques de gouvernance qui ont consisté à élargir leur base politique au-delà des pouvoirs démocratiquement élus. Ce sont toujours des oligarchies qui conduisent les stratégies, mais elles s'appuient sur des cercles de plus en plus larges et à géométrie variable.

Différences et convergences

Au sein de ce mouvement général, il y a eu évidemment différentes approches. Toutes les villes européennes n'ont pas déployé la même ambition ni les mêmes compétences.

Les villes mondiales (Londres et Paris) ont privilégié le rayonnement, la valeur ajoutée et la massification

des flux, en négligeant la ville à vivre. Le vrai sujet, pour elles, c'est la puissance, le rang mondial, ce qui n'empêche pas quelques initiatives heureuses en matière d'environnement ou de transports (Vélib', les vélos en libre-service, à Paris). Quant à la question sociale, elle a été en partie tranchée par le niveau des prix immobiliers. C'est dans ces capitales et leurs banlieues que la misère urbaine est la plus prégnante.

À l'étage d'en dessous, on trouve des agglomérations de deux à trois millions d'habitants (Amsterdam, Milan, Berlin, Bruxelles, Zurich, Lyon), qui restent positionnées sur une priorité de rayonnement mais avec une approche bien plus équilibrée. Elles savent qu'à cette échelle, la qualité de vie est un argument majeur pour attirer les cadres et les entreprises.

Dans la catégorie voisine (un à deux millions d'habitants), les métropoles scandinaves (Copenhague, Malmö, Stockholm ou Helsinki) tiennent une place à part. Elles ont été les premières à oser concilier recherche de valeur ajoutée et développement durable. C'est à Copenhague que l'on doit d'avoir inventé le concept d'éco-métropole, aujourd'hui repris par de nombreuses autres villes.

Les villes latines (Barcelone, Lisbonne, Bilbao, Valence) ont plutôt privilégié comme angle d'attaque l'espace public, la culture, l'architecture et le tourisme urbain. Barcelone et Lisbonne ont su mettre à profit l'organisation de grandes manifestations internationales (jeux

7. Voir l'encadré « Quand les villes deviennent des marques », de Boris Maynadier, pp. 49-50 de ce numéro (NDLR).

Olympiques, Exposition universelle) pour affirmer leur stratégie.

Les métropoles françaises (Lyon, Lille, Bordeaux, Nantes, Montpellier...) ont joué sur tous les registres sans réellement se positionner. La prise en compte des préoccupations environnementales y est relativement récente.

Si les angles d'attaque ont été différents, en particulier entre les villes du Nord et celles du Sud, les stratégies semblent cependant converger. De Valence à Helsinki, on retrouve les mêmes discours sur la ville durable, les mêmes « star-architectes », les mêmes tramways, les mêmes vélos, les mêmes réussites et les mêmes phénomènes d'exclusion. Un concept d'écométropole européenne — à la fois *high-tech*, branchée culturellement, écologiquement correcte, et ouverte à la démocratie participative — est en train de s'imposer. Il a même sa manifestation annuelle, le salon « Global City ».

Premier bilan

En dépit de leur taille réduite, les villes européennes se positionnent aujourd'hui très honorablement dans la compétition mondiale. Un classement selon l'influence économique et culturelle en place deux parmi les quatre premières (Paris et Londres), et une dizaine (Madrid, Francfort, Barcelone, Amsterdam, Berlin, Milan, Rome, Bruxelles,

Athènes, Lisbonne, Stockholm) parmi les 30 suivantes⁸. Un palmarès selon la qualité de vie en donne 15 parmi les 20 premières⁹.

Autre élément favorable qui mérite d'être rappelé : elles consomment en moyenne deux fois moins d'énergie par habitant que les villes nord-américaines et sont *a priori* plus adaptables à un régime « basse calorie »¹⁰.

En somme, les villes européennes ont plus que de beaux restes et leur renaissance a été, depuis 20 ans, plutôt réussie. Cette réussite ne constitue pas pour autant un brevet de durabilité.

Elles restent localisées dans des pays à croissance économique lente et progressent donc moins vite que leurs consœurs des pays émergents. Shanghai, Dubaï ou Abu Dhabi, nouvelles villes mondiales, n'attirent pas seulement des capitaux mais de plus en plus de matière grise.

Sur le plan environnemental, le bilan est également très inégal : si les villes-centres ont amélioré leur efficacité logistique, celle-ci s'est fortement dégradée dans les périphéries. Or, c'est là que se joue la dépendance énergétique.

Sur le plan social, les nuages se sont également accumulés. Les phénomènes d'exclusion se sont plutôt aggravés. Quant à la population urbaine moyenne, sa première préoccupation est aujourd'hui le coût de la vie dans les villes, et en

8. ANTIER Gilles. *Les Stratégies des grandes métropoles. Enjeux, pouvoirs et aménagement*. Paris : Armand Colin (coll. U), 2005.

9. Sur les classements, voir aussi l'article d'Émile Hooge en p. 45 de ce numéro.

10. HAËNTJENS Jean. *Op. cit.*

particulier celui du logement ¹¹. Les villes européennes sont chères, en partie parce qu'elles offrent un niveau de services élevé, mais aussi parce que leur compacité se paye par une pression foncière forte. Le phénomène ne concerne pas seulement Londres et Paris. Copenhague, éco-métropole exemplaire, est aussi une des villes les plus chères de la planète.

Et demain ?

Les stratégies des villes européennes sont-elles adaptées à la nouvelle donne qui s'annonce ? On serait tenté de répondre qu'elles ont, jusqu'ici, anticipé mieux que d'autres les enjeux environnementaux, mais que cela ne suffit pas. Leurs stratégies se retrouvent aujourd'hui autour du concept d'éco-métropole : une ville de taille raisonnable (un à trois millions d'habitants) qui saurait être à la fois compétitive, rayonnante et éco-compatible. C'est autour de cet idéal que se sont récemment réinventés les règlements d'urbanisme dans la plupart des pays d'Europe (en France, dans le cadre des lois Grenelle). Il risque donc d'être, pendant quelques bonnes années, la référence des politiques publiques.

Faut-il pour autant en faire l'archétype abouti de la « ville européenne du XXI^e siècle » ? Ce n'est pas certain. Il est même possible que les villes européennes soient amenées à évoluer de façon beaucoup plus radicale et diversifiée. Car les quatre grandes familles de fonctions qui les fondent — logis-

tique, rayonnement, lieu, ville à vivre — sont toutes en train muter.

En matière logistique, l'une des principales révolutions à attendre concerne le remplacement de l'automobile routière, dont l'usage en milieu urbain est écologiquement absurde, par un véhicule urbain léger et non polluant. Le succès de transports alternatifs (Vélib'), les investissements récents dans le véhicule électrique et la montée des aspirations environnementales, laissent penser que le scénario d'une ville sans pétrole, inimaginable il y a quelques années, n'est peut être plus très éloigné. Certaines villes comme Copenhague ou Tel Aviv s'y intéressent de près. Celles qui, les premières, oseront l'imposer, ouvriront une ère nouvelle dans l'aventure urbaine.

Une autre donnée importante sera le développement du télétravail, qui concerne désormais près d'un milliard d'actifs sur la planète. Ce nouveau mode d'organisation ne remplacera jamais le contact urbain mais il favorisera de nouvelles formes de mobilité (par exemple, habiter une ville moyenne et travailler trois jours par semaine dans une capitale) susceptibles de modifier la répartition des actifs sur le territoire. Ainsi, le nouveau siège (en construction) de France Télécom est conçu sur le principe d'une présence partielle de la plupart des cadres.

En matière de rayonnement économique, le paradigme de la « City » financière, dominant la planète de ses tours, vient d'être sérieusement écorné. L'économiste Richard Flo-

11. DAMON Julien (sous la dir. de). *Op. cit.*

rida n'a pas attendu la crise financière pour expliquer que l'avenir appartient désormais aux villes sachant attirer la « classe créative »¹². Et celles qu'il considère comme les plus adaptées à cette économie créative — Seattle, Vancouver, Melbourne ou Helsinki — ne sont pas les plus peuplées. Leur principale qualité est de savoir proposer un cadre et un esprit propices à la créativité.

La qualité du lieu aura évidemment un rôle à jouer dans cette alchimie. Mais cette qualité ne concernera plus seulement quelques rues piétonnes dans un centre historique. Elle pourra s'exprimer par des formes architecturales modernes ou la réhabilitation de bâtiments insolites : locaux industriels, entrepôts, silos, casernes ou même anciennes bases sous-marines. Elle devra prendre en compte la nature, en ménageant des circulations vertes ou en introduisant de nouvelles formes végétales. Elle pourra aussi s'intéresser à de très grandes échelles, à l'instar de l'Emscher Park, créé sur les friches industrielles de la Ruhr. Et tous ces lieux serviront de cadre à de nouvelles formes culturelles (spectacles de rue, festivals, *land art*) rompant avec les canons convenus de la culture médiatique.

La « vivabilité » deviendra un argument majeur dans la compétition entre les villes. Certaines, comme Vancouver, ont déjà fait du « *living first* » l'axe central de leur stratégie

et cela leur réussit plutôt bien. Ce retour de la ville à vivre est appelé par l'allongement de la vie, l'accroissement relatif du temps libre, le développement des aspirations environnementales. Il interpelle les notions de mobilité, de « ville complète »¹³ et d'économie résidentielle ; une économie dont la plupart des responsables locaux ont découvert l'importance assez récemment, grâce notamment aux travaux de Laurent Davezies¹⁴. Rendre les villes plus vivables deviendra une priorité stratégique dans un contexte démographique déprimé. La ville vivable devra permettre aux femmes d'élever des enfants, tout en leur laissant la possibilité de travailler. Car l'un des enjeux des villes européennes de demain, ce sera d'attirer et de garder des actifs.

En somme, l'ouverture du jeu sur les quatre principaux champs du développement urbain laisse entrevoir un nombre assez important de positionnements possibles. L'accroissement généralisé de la mobilité résidentielle et la déconnexion quasi totale entre la création de richesse et les flux de matière, rendront parallèlement la concurrence entre les villes beaucoup plus réactive et ouverte. Le concept générique d'écométropole pourrait donc bien se décliner en une relative diversité de formes urbaines — éco-cités résidentielles, villes créatives ou technopoles vertes — qui se combineraient elles-mêmes avec les formes

12. FLORIDA Richard. *The Rise of the Creative Class: And How It's Transforming Work, Leisure, Community and Everyday Life*. New York : Basic Books, 2002.

13. Voir l'article de Jean Viard, en p. 73 de ce numéro.

14. DAVEZIES Laurent. *La République et ses territoires. La circulation invisible des richesses*. Paris : Seuil (La République des idées), 2008 (ouvrage analysé en détail dans *Futuribles*, n° 347, décembre 2008, pp. 25-33 [NDLR]).

actuelles. Car, pour l'essentiel, les villes européennes devront se réinventer sur elles-mêmes.



Ces différents éléments laissent penser qu'au cours des prochaines années, le destin des villes se jouera, plus encore qu'aujourd'hui, sur leur capacité à conduire et tenir des stratégies inventives. Sur ce terrain, les villes européennes bénéficient incontestablement d'un avantage historique et institutionnel. Elles disposent de moyens techniques et financiers significatifs. Elles ont une très ancienne pratique de la démocratie locale. Les habitants entretiennent avec leur cité, et éventuellement son maire, une relation forte.

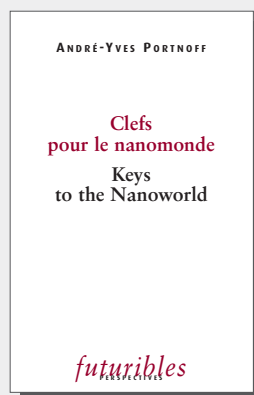
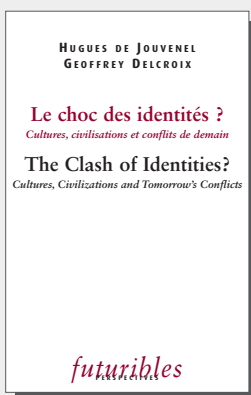
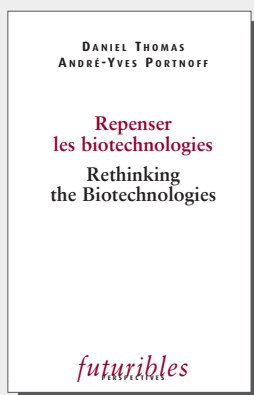
Il reste que cette capacité stratégique s'est jusqu'ici surtout exprimée dans la catégorie des villes de 100 000 à 3 000 000 d'habitants. En dessous de cette échelle — et sauf exception — les villes ont rarement donné l'exemple de stratégies très élaborées. Elles ont eu du mal à maîtriser techniquement et économiquement tous les paramètres de leur développement.

Les grandes villes se trouvent, à l'inverse, au cœur de bassins de vie qui dépassent largement leurs limites administratives et qui ont parfois les dimensions d'une région ou d'un État. Ce problème de décalage des périmètres est au cœur de l'actuel débat sur le Grand Paris. Il concerne, en fait, la plupart des métropoles européennes.

Au cours des prochaines années, la capacité stratégique des villes dépendra donc en partie de la complicité qui parviendra à s'instaurer entre les différents niveaux institutionnels. L'intérêt bien compris des États, et de l'Europe, serait de s'appuyer sur des pouvoirs urbains solides et inventifs pour accomplir un difficile changement de modèle. L'intérêt bien compris des pouvoirs locaux serait de s'associer et de se regrouper pour mener des stratégies à des échelles pertinentes.

Cette question de la capacité stratégique des villes devrait donc être au cœur des réformes institutionnelles actuellement engagées dans plusieurs pays d'Europe, dont la France. Car elle déterminera fortement la capacité de ce continent à rentrer dans le XXI^e siècle. ■

Dernières parutions dans la collection Perspectives



La collection Perspectives entend promouvoir une philosophie, des concepts, des méthodes et des études de cas montrant comment nous pouvons devenir des artisans d'un avenir choisi, conciliant le progrès des sciences et des techniques avec l'exigence de la performance globale et du progrès humain.

Les ouvrages de cette collection sont publiés en deux langues pour favoriser l'indispensable dialogue entre cultures et civilisations.

Prix de vente unitaire : 13 euros (France)
14 euros (autres pays et outre-mer)

Site Internet www.futuribles.com

BON DE COMMANDE

À photocopier et retourner à Futuribles - 47 rue de Babylone - 75007 Paris - France
Tél. 33 (0)1 53 63 37 73 • Fax 33 (0)1 42 22 65 54 • diffusion@futuribles.com

Je commande _____ exemplaire(s) de

13 € France 14 € Autres pays, outre-mer
(le port est compris dans le prix)

Je règle _____ € par

chèque à l'ordre de Futuribles

Carte Visa American Express

N° _____ Exp. _____

Trois derniers chiffres du n° au dos de la carte _____

Nom _____

Fonction _____

Organisation _____

Adresse _____

Tél. _____

Date _____ Signature _____

Les villes européennes en « coopétition »

GÉRARD COLLOMB,
INTERVIEWÉ PAR JEAN HAËNTJENS ¹

Dans ce numéro très largement consacré aux villes européennes, Futuribles donne la parole à Gérard Collomb, maire de Lyon, la troisième ville de France par sa population, mais surtout une ville très largement insérée à l'échelle européenne, au travers de partenariats avec d'autres grandes métropoles.

Interviewé par Jean Haëntjens, Gérard Collomb montre ici combien ces démarches de collaboration entre villes européennes sont aujourd'hui essentielles : d'une part pour ne pas subir la mondialisation de l'économie mais l'influencer, en coopérant dans les secteurs clefs (par exemple via des pôles de compétitivité) ; d'autre part pour entretenir une émulation saine et inciter les pouvoirs locaux à aller de l'avant, dans les domaines économique, scientifique, environnemental, etc. À cet égard, la « coopétition » — alliance des termes coopération et compétition — qui s'instaure entre villes européennes joue sans doute un rôle déterminant, que cet article permet de mieux cerner ; elle incite également, de plus en plus, les grandes métropoles à inventer de nouveaux modes de développement urbain plus « durables ». À cet égard, c'est peut-être à l'échelle des villes plutôt que des régions que l'Union européenne devrait opérer dans un certain nombre de domaines stratégiques tels l'habitat ou la mobilité. S.D. ■

1. Gérard Collomb est maire de Lyon, président du Grand Lyon, président de l'Association des communautés urbaines de France. Les propos qui suivent ont été recueillis en janvier 2009 par Jean Haëntjens, urbaniste et auteur de *Le Pouvoir des villes. Ou l'art de rendre désirable le développement durable* (La Tour d'Aigues : L'Aube, 2008).

J.H. : Vous avez été président d'Eurocités, association qui regroupe les principales métropoles européennes. Comment, globalement, les maires de ces villes ressentent-ils la notion de compétition entre cités ?

G.C. : La compétition est ressentie positivement, car si elle est bien réelle, elle agit comme un moteur fondé sur l'émulation, pour inciter les villes à se réinventer, à se développer, et non pas comme un frein. Cette compétition pousse les villes à toujours faire plus, à s'améliorer, à innover. Par conséquent, elle constitue un vrai gage de progrès et d'ouverture.

À cet égard, je reprendrai volontiers la distinction de Michael Parkinson entre compétition et compétitivité². Cette dernière notion implique qu'une ville doit se développer sans que cela se fasse au détriment d'une autre. C'est d'ailleurs un esprit de « coopération » qui unit les membres d'Eurocités (voir encadré page suivante). L'alliance entre plusieurs villes sur une

CLUSNET

L'Europe compte 2 000 *clusters*¹ certes compétents, mais peu visibles sur la scène mondiale. Leur renforcement constitue pourtant une priorité stratégique pour l'Union européenne. D'une part, les métropoles offrent le cadre idéal pour réunir industriels, universités et centres de recherche ; d'autre part, les *clusters* permettent de créer des emplois basés sur l'excellence et l'innovation. La relation *cluster* / collectivité locale constitue ainsi un rapport gagnant-gagnant.

En 2007, Lyon dirige le réseau Eurocités et s'intéresse à cette collaboration. Première agglomération française en termes de *clusters*, elle en accueille cinq et a développé une certaine expertise sur la question. En 2008, dans le cadre de l'appel d'offres lancé par le

programme européen Interreg IVC, Lyon dépose le projet *Clusters and Cities Network* (Clusnet), finalement retenu. Depuis le 1^{er} octobre 2008, Lyon dirige donc le réseau européen des « villes *clusters* » composé de 10 métropoles européennes² et de deux organisations (Eurocités et la Stockholm School of Economics).

Séminaires, échanges de personnels et mise en place d'outils de communication permettront aux *clusters* membres du réseau de travailler ensemble. Enfin, Clusnet vise à améliorer l'efficacité des politiques de soutien aux *clusters* dans les grandes villes européennes à travers la publication de recommandations.

Futuribles

1. Un *cluster* ou pôle de compétitivité est une combinaison, sur un espace géographique donné, d'entreprises, de centres de formation et d'unités de recherche publiques ou privées, engagés dans une synergie autour de projets communs à caractère innovant. Ce partenariat s'organise autour d'un marché spécifique et du domaine technologique et scientifique qui lui est attaché, en vue d'atteindre un haut niveau de compétitivité et une visibilité internationale. Sur les *clusters* français, voir par exemple WEIL Thierry, FEN CHONG Stéphanie. « Les pôles de compétitivité français ». *Futuribles*, n° 342, juin 2008, pp. 5-26.

2. Barcelone, Budapest, Dortmund, Eindhoven, Göteborg, Helsinki, Leipzig, Lyon, Manchester et Munich.

2. PARKINSON Michael et alii. *Competitive European Cities: Where do the Core Cities Stand?* Liverpool : European Institute for Urban Affairs, 2003.

thématique précise contribue à développer la compétitivité de chacune et à renforcer le poids de l'ensemble sur la scène mondiale. En témoigne, par exemple, le projet Clusnet qui est le fruit d'une collaboration étroite entre 10 villes européennes, le réseau Eurocités et la Stockholm School of Economics. Notre idée est de fédérer entre eux les différents *clusters* européens afin de leur donner une meilleure visibilité et d'être mieux à même de faire face à la concurrence internationale.

Selon vous, cette compétition se situe-t-elle plutôt à une échelle intercontinentale (Europe versus Amérique ou Asie), intracontinentale ou intrarégionale (Baltique, Méditerranée, *Mittleuropa*...) ?

Cette compétition s'applique à toutes les échelles, et particulièrement en matière économique, dans l'accueil d'institutions internationales, de sièges de décision, de centres de recherche... Les villes peuvent déployer des trésors d'inventivité pour offrir un environnement, une ambiance propice à l'implantation ou au maintien des centres de décision. Il n'empêche : d'une part, leur situation géographique, leur histoire, les subventions dont elles peuvent bénéficier ne sont pas de leur ressort ; d'autre part, elles ne pèsent que très peu sur la décision d'une entreprise mondiale qui n'a plus forcément d'attaches traditionnelles à un lieu. Ceci étant dit, ma conviction absolue est que la qualité de vie, l'intensité de la vie culturelle, une atmosphère propice à l'inventivité, sont autant de leviers qu'une métropole peut activer pour renforcer son attractivité. Et de ce point de vue, nul ne peut contester que les villes européennes disposent de formidables atouts !

Pouvez-vous donner quelques exemples de villes concurrentes (Baltique, Méditerranée) et de villes complémentaires ? Avec quelles villes Lyon se sent-elle en position de concurrente, et avec quelles autres villes est-elle complémentaire ?

Historiquement, Lyon a noué des relations avec de nombreuses villes en Europe et dans le monde. Les jumelages bilatéraux et pactes d'amitié initiés à partir des années 1950 ont évolué vers des protocoles d'accord ou d'échanges et de coopération, voire des déclarations d'intention de travail commun. Désormais, nous sommes engagés dans une démarche d'échanges d'expériences, de meilleures pratiques entre administrations, mais aussi entre élus ou techniciens dans le cadre d'un travail en réseau au sein d'organisations plus vastes : Eurocités à l'échelle européenne, « Cités et gouvernements locaux unis » au plan mondial. Cette nouvelle approche conduit à concentrer nos moyens sur des villes ayant avec nous des thématiques d'intérêt commun. Je prendrai l'exemple de la coopération entre Lyon et la deuxième ville de Suède, car il est emblématique.

En 2001, le groupe Volvo, implanté à Göteborg, est devenu le premier constructeur de poids lourds en Europe et le deuxième dans le monde, à la suite de l'acquisition de Mack et Renault Trucks, premier employeur privé de notre agglomération. Résultat, un partenariat économique a vu le jour, une ligne aérienne directe a été ouverte et nous avons décidé de lancer le

pôle de compétitivité « Lyon Urban Truck and Bus (LUTB) ». Ce *cluster* rassemble, autour de nos institutions publiques, industriels, PME (petites et moyennes entreprises), et centres de recherche et de formation. Il est devenu une référence européenne, voire mondiale, depuis la recherche jusqu'à la mise en œuvre de systèmes de transport collectifs de personnes et de marchandises en milieu urbain.

Lyon et Göteborg travaillent également ensemble dans le cadre d'un programme européen de développement urbain durable « Urbact ». Notre objectif consiste à améliorer nos interventions en matière de politique de la ville en nous enrichissant de nos expériences mutuelles. Göteborg a égale-

LE RÉSEAU EUROCIÉTÉS

Créé en 1986 à l'initiative des maires de Barcelone, Birmingham, Francfort-sur-le-Main, Lyon, Milan et Rotterdam, le réseau Eurocités rassemble aujourd'hui 137 villes dans 34 pays¹. Il s'adresse aux villes européennes de dimension internationale dont la population dépasse 250 000 habitants. Le groupe est ouvert à toutes les administrations municipales démocratiquement élues ainsi qu'à leurs partenaires économiques et scientifiques (chambres de commerce et universités).

L'organisation a pour vocation d'apporter des réponses aux problèmes urbains dans le cadre européen. Pour satisfaire cet objectif, Eurocités travaille à différents niveaux. Tout d'abord, Eurocités représente la voix des villes dans l'Union européenne (UE) auprès de la Commission européenne, du Parlement et des États membres. Le réseau mène à une politique active de *lobbying*, s'assurant que les questions urbaines soient inscrites à l'agenda de l'UE. Ensuite, Eurocités fournit à ses villes membres une plate-forme où échanger leurs expériences et connaissances

en matière de politique urbaine. Enfin, le dernier objectif du réseau est de sensibiliser le grand public à travers des campagnes européennes d'information.

L'association est structurée en plusieurs forums et groupes de travail, chacun est présidé par le maire d'une ville membre choisie tous les ans : culture (Nantes), développement économique (La Haye), environnement (Vienne), société de l'information (Tallinn), mobilité (Murcie), affaires sociales (Rotterdam), coopération (Copenhague).

Pour l'année 2009, la priorité est donnée à la lutte contre le changement climatique. Une déclaration commune en ce sens a été signée par 45 villes membres le 27 octobre 2008 à Lyon. Elle propose notamment de limiter l'étalement urbain, de promouvoir les modes de transport doux (sans moteur), de créer des éco-quartiers, d'augmenter la part des énergies renouvelables, et de développer des partenariats novateurs avec le monde de la recherche et de l'enseignement supérieur.

Futuribles

1. Le nombre de villes membres par pays est précisé entre parenthèses : Allemagne (12), Autriche (1), Belgique (5), Bosnie-Herzégovine (2), Bulgarie (4), Chypre (1), Croatie (1), Danemark (2), Espagne (11), Estonie (1), Finlande (6), France (13 : Bordeaux, Grenoble Alpes métropole, Lille métropole, Lyon, Marseille, Grand Nancy, Nantes métropole, Nice, Paris, Rennes métropole, Saint-Étienne métropole, communauté urbaine de Strasbourg, Toulouse), Géorgie (1), Grèce (2), Hongrie (1), Irlande (1), Islande (1), Italie (9), Lettonie (1), Lituanie (2), Macédoine (1), Norvège (2), Pays-Bas (6), Pologne (12), Portugal (2), République tchèque (3), Roumanie (3), Royaume-Uni (16), Serbie (2), Slovaquie (1), Suède (3), Suisse (2), Turquie (4), Ukraine (3).

ment rejoint l'association LUCI (Lighting Urban Community International) que nous avons impulsée dans le domaine de la lumière, et plus récemment elle a adhéré au réseau Délice que nous venons de lancer afin de fédérer les villes gourmandes. Vous le voyez, à partir d'un contexte concurrentiel, nous avons réussi à créer de saines émulations.

Comment une association comme Eurocités gère-t-elle les relations de concurrence et de complémentarité ?

Ce réseau, je le rappelle, fédère les métropoles européennes les plus importantes. Il a été fondé sur la volonté de travailler ensemble, de se rassembler pour une cause commune : promouvoir le fait urbain en Europe, au niveau aussi bien des États que de l'Union. L'implication des villes dans ce réseau s'explique notamment par le fait qu'il veille à améliorer la compétitivité de chacun de ses membres. On ne peut nier que la concurrence se ressent dans certains domaines, notamment lorsqu'il s'agit de « décrocher » un grand événement comme l'Euro de football. Mais d'une manière générale, le moteur du réseau est sa dynamique de travail collectif.

Y a-t-il une accélération de la compétition entre cités ?

La compétition entre les villes a toujours existé. Elle est le corollaire du capitalisme marchand. « Le capitalisme, c'est les villes », écrivait Fernand Braudel. C'est entre villes — et non entre les États — que se sont tissés les réseaux d'échanges, comme au temps des villes commerçantes hanséatiques ou italiennes de la Renaissance. Donc, à la compétition, l'échange et le partenariat ont toujours répondu. Cependant, la nouveauté, comme le dit le professeur Pierre Veltz, est que le « territoire des réseaux » fait place à un véritable « territoire en réseau »³.

À ce titre, chaque ville se définit comme point d'entrecroisement et d'échanges de réseaux multiples dans une vaste toile de flux. Il y a, bien évidemment, des cœurs de réseau qui dominent, et d'autres qui se retrouvent à la marge. Pour ma part, je crois que la fin des Trente Glorieuses, l'essoufflement des industries traditionnelles en Europe, la nouvelle répartition des activités industrielles à l'échelle mondiale, l'éclatement des fonctions des entreprises multinationales sur l'ensemble de la planète, la mobilité des capitaux, l'ouverture des économies nationales..., bref le processus de mondialisation, ont véritablement exacerbé et remis sur le devant de la scène la compétition entre les villes. Dans le même temps, sont nés des réseaux de collaboration comme Eurocités justement, ou de partenariat comme la constitution de *clusters* interurbains. C'est le propre de ce « territoire en réseau » de devoir générer conjointement de la compétition et de la coopération.

3. Voir notamment VELTZ Pierre. *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*. Paris : Presses universitaires de France, 1996.

CURITIBA, PIONNIÈRE DE L'ÉCO-DÉVELOPPEMENT

Extérieurement, rien ne distingue Curitiba (capitale de la région de Parana, Brésil) de n'importe quelle métropole sud-américaine, et pourtant la ville est unique au monde : elle est l'exemple par excellence de la planification de l'éco-développement urbain.

À la fin des années 1950, la croissance de la ville inquiète ses habitants. Le maire lance alors un appel à propositions englobant l'action sociale, l'offre de services sanitaires, l'offre de logements et les déplacements. Le projet de l'architecte Jaime Lerner est retenu en 1964, le plan adopté en 1966 et les travaux débutent en 1971. L'idée est de favoriser l'expansion de la ville selon cinq axes principaux permettant une croissance linéaire, en attirant les constructions résidentielles et commerciales le long de ces avenues. Les gratte-ciel sont autorisés le long de ces voies, ensuite la densité doit diminuer.

Le réseau de transports en commun est la clef de voûte de ce projet : si le service proposé est satisfaisant, habitants, commerces et entreprises doivent s'installer le long des axes prévus. L'étalement urbain serait ainsi limité. Disposant d'un budget restreint, Jaime Lerner se dirige progressivement vers un « métro de surface », 200 fois moins cher qu'un métro classique. Il s'agit en fait d'un réseau de bus offrant tous les avantages du métro : site propre, stations de correspondance équipées de services (système de paiement des titres de transport, cabine téléphonique, kiosque à journaux, fleuriste), tubes d'embarquement facilitant l'entrée et la sortie du bus, temps d'attente limité à deux minutes, bus articulés, accès facilité pour les handicapés, réseau dense en étoile interconnecté avec des routes circulaires. En plus, la municipalité fixe un tarif unique du billet avec un nombre illimité de correspondances et implante des stations dans les *favelas* afin de ne pas pénaliser les plus pauvres.

L'investissement public initial s'élevait à 300 millions de dollars US mais aujourd'hui, le système fonctionne sans aide de la municipalité. Ce sont des compagnies privées qui possèdent les bus et engagent les chauffeurs. Chaque jour, près de deux millions de Brésiliens utilisent les 340 lignes de bus de Curitiba ; 89 % des usagers en sont satisfaits si bien que si les propriétaires de voiture sont plus nombreux à Curitiba (28 % de la population), ils l'utilisent nettement moins (30 % de trafic privé en moins depuis 1974). Ce plan a également permis de préserver les espaces verts avec 52 m² par habitant — à titre de comparaison, Paris *intra-muros* compte 5,8 m² d'espaces verts par habitant et Rio de Janeiro 12 m² ; l'Organisation mondiale de la santé préconise un minimum de 10 m² par habitant.

Dans les années 1980, la municipalité de Curitiba a continué la politique créative inaugurée par Jaime Lerner, maire de 1971 à 1983. En 1989, Curitiba met en place un système de tri sélectif et de recyclage des déchets. Afin d'impliquer les citoyens, le système de collecte contre cadeau est retenu. Deux fois par semaine, les habitants échangent cartons, ferrailles, verre, chiffons, contre des fruits et légumes achetés aux producteurs des environs, du matériel scolaire ou encore des jouets à Noël. Plusieurs problèmes sont ainsi résolus (en matière de propreté, de lutte contre la pollution et les maladies, d'alimentation, d'éducation civique et d'écoulement des surplus agricoles) avec un budget limité (35 000 dollars US par mois pour 65 quartiers, 120 tonnes de primeurs et 300 tonnes de déchets recyclés et revendus).

Entre 1990 et 1995, plusieurs innovations visant à décentraliser les services administratifs, sociaux et culturels sont mises en place, notamment :

— Les PIA (programmes d'intégration des enfants et des adolescents) axés

sur des programmes d'éducation écologique évitant la rue aux enfants et adolescents en leur offrant des formations professionnelles en jardinage et horticulture).

— Les phares du savoir : 42 tours présentes notamment dans les quartiers défavorisés et abritant bibliothèque, salle de réunion, accès Internet.

— Les rues de la citoyenneté : il en existe sept, chacune regroupe des services administratifs et sociaux décentralisés, des commerces, des salles polyvalentes pour les activités sportives et culturelles, des magasins familiaux où l'on trouve des produits de première

nécessité à prix coûtant. Ces rues sont entièrement gérées par les associations de quartier.

— Les centres de santé : ouverts 24 heures sur 24, ils sont aussi gérés par les associations de quartier. On peut y consulter gratuitement généraliste, pédiatre, gynécologue et dentiste.

En combinant humanisme et stratégie, éthique et ruse, Jaime Lerner a contribué à rendre des utopies écologistes et sociales réelles, et même à y associer le secteur privé aujourd'hui attiré par la qualité de vie offerte par Curitiba.

Futuribles

Les grandes villes européennes sont-elles, selon vous, plus éco-responsables ou éco-innovantes que celles des autres continents ?

Les initiatives européennes de ville durable portent sur des structures de taille limitée, les éco-quartiers, dont les plus connus sont certainement le quartier Vauban à Fribourg, en Allemagne, le quartier BedZED⁴ au sud de Londres. Les villes du Nord sont aussi très avancées, mais je ne crois pas qu'elles soient plus éco-responsables ou plus innovantes que d'autres. Le développement durable est une tendance mondiale et l'idée de ville durable n'est pas neuve. Ainsi, Curitiba, capitale de l'État de Parana au Brésil, développe depuis 1964 une politique tant environnementale que sociale très avant-gardiste. À l'autre bout de la planète, Auroville, près de Pondichéry en Inde, a été construite en 1971 dans un même esprit.

Plus récemment, les autorités chinoises ont annoncé la construction d'une ville écologique, Dongtan, à proximité de Shanghai. Elle pourrait abriter 50 000 habitants à son inauguration, qui devrait coïncider avec l'Exposition universelle de 2010, et 500 000 habitants en 2050. Il s'agira d'une ville autosuffisante en énergie, avec une alimentation issue de l'agriculture biologique et avec comme principal mode de transport des véhicules hybrides. La capitale des Émirats arabes unis, Abu Dhabi, projette également de construire en plein désert un éco-quartier, baptisé Masdar. Quant aux villes américaines, contrairement à l'État fédéral, beaucoup d'entre elles sont très engagées. Ainsi, plusieurs centaines de municipalités, représentant 60 millions d'habitants, adhèrent depuis 2005 à l'*US Mayors Climate Protection Agreement* initié par Greg Nickels, maire de Seattle. Et je peux

4. BedZED : Beddington Zero Energy Development.

DONGTAN, L'ÉCO-CITÉ DU XXI^e SIÈCLE ?

Pour l'Exposition universelle de 2010 à Shanghai, la Chine veut créer la première éco-cité. Située sur une île au nord de Shanghai à laquelle elle sera reliée par un pont, cette ville, baptisée Dongtan, utilisera toutes les dernières innovations techniques et urbanistiques en matière d'autonomie énergétique, de recyclage, de modes de transport doux (sans moteur). La qualité de vie devrait y être, de loin, supérieure à celle des autres villes de Chine.

Dongtan sera construite entièrement avec des matériaux produits localement. La principale source d'énergie devrait être éolienne. L'eau comme les déchets seront recyclés. Les villages seront construits autour d'étangs, permettant de faire la transition avec les marécages naturels de l'île. Les immeubles, orientés vers le soleil, ne devraient pas dépasser huit étages, ils seront équipés d'un toit végétal et de panneaux solaires. Les véhicules à carburant fossile seront bannis et remplacés par des voitures à piles à combustible, et surtout par des moyens de transport collectifs, notamment fluviaux grâce aux nombreux canaux,



tous à énergie solaire. Les piétons ne seront pas oubliés, la ville faisant une très large place aux espaces verts (deux tiers de ses 86 km² de superficie). Ces zones sont dédiées donc aux piétons mais aussi aux loisirs et à l'agriculture biologique. Enfin, pour être viable économiquement, la ville accueillera également des entreprises (*high-tech* et biotechnologies). Elle est conçue pour accueillir 50 000 habitants en 2010 puis 500 000 d'ici 2050.

Ce projet est cependant loin de faire l'unanimité. Plusieurs reproches lui sont adressés. Tout d'abord, le choix de l'emplacement apparaît très discutable. Une partie de l'île constitue en effet une réserve naturelle protégée

vous dire, en tant qu'ancien président d'Eurocités, que les responsables locaux américains ont une volonté très forte d'échanger avec leurs homologues européens sur toutes ces thématiques d'avenir.

Quelles limites rencontrent-elles dans leur volonté d'éco-développement (inertie des habitudes, structures politiques inadaptées, technologie...) ?

Certainement des structures politiques inadaptées, notamment en France où c'est au niveau des aires urbaines qu'il faut agir alors qu'il n'existe pas d'échelon institutionnel pour le faire, ce qui implique de toujours composer. Par ailleurs, les États, malgré leurs déclarations d'intention de contribuer au développement durable des villes, jouent difficilement le jeu dès qu'il s'agit de financer. Ainsi le voit-on au niveau des transports où les collectivités locales doivent supporter la majeure partie de l'investissement dans leurs équipements. Par ailleurs, le développement durable exige que l'ensemble des forces de la société s'implique. C'est un exercice complexe de gouvernance avec de multiples enjeux, acteurs, des temporalités et des échelles territoriales différentes pour les uns et les autres. Ce qui est le plus

au niveau international (étape migratoire d'une espèce rarissime). De plus, le sol de la future éco-cité est composé d'alluvions, essentiellement du sable apporté par le fleuve Yangtsé et rebattu par la mer, et le point culminant de l'île est à 4,2 mètres. On peut donc s'interroger : est-il sage de construire une ville « durable » à cet emplacement alors que les scientifiques indiquent désormais que le niveau des océans pourrait monter de 1 à 1,6 mètre avant la fin du siècle ? Enfin, la zone étant marécageuse, cela implique d'installer un important système de drainage, synonyme d'entretien lourd par la suite, et de créer des fondations suffisantes.

D'autres critiques peuvent être invoquées. Ainsi, en dépit des réserves existant à l'égard de cet indicateur¹, l'empreinte écologique de Dongtan (2,2 hectares par personne) reste supérieure à la limite théorique soutenable pour notre planète (1,9 hectare par

personne), ce, alors même que l'éco-cité n'accueillera aucune activité industrielle, première source de pollution en Chine. Finalement, les détracteurs de ce projet lui reprochent d'être une « vitrine écologique » qui ne résout en rien les défis que pose la pollution en Chine. L'opération, extrêmement onéreuse (plusieurs dizaines de milliards de dollars US) et très ciblée (population riche), n'améliorera pas la situation très dégradée des villes chinoises (20 des 30 villes les plus polluées au monde se trouvent en Chine).

Sans transformer la situation du pays, ce projet s'insère dans la politique environnementale chinoise de création de projets-pilotes (parcs éco-industriels, éco-provinces et éco-villes fondées sur l'économie circulaire)². Reste à savoir si cela peut avoir un impact suffisant dans un pays aussi mal en point en matière environnementale.

1. Voir PIGUET Frédéric Paul et alii. « L'empreinte écologique, un indicateur ambigu ». *Futuribles*, n° 334, octobre 2007, pp. 5-24.

2. Voir FAN Xiaohong et alii. « L'économie circulaire en Chine ». *Futuribles*, n° 324, novembre 2006, pp. 21-41.

difficile à mettre en œuvre, c'est une ingénierie financière adaptée et des structures légitimes pour tous, qui portent un projet partagé.

La nouvelle donne énergétique et environnementale constitue-t-elle une chance pour les villes européennes ? Comment doivent-elles s'y prendre pour l'exploiter ?

Indéniablement, je suis convaincu que cette nouvelle donne est une chance. La crise économique et écologique que nous traversons oblige à se poser la question du sens et des valeurs qui gouvernent ce monde, à transformer radicalement nos modes de production et de consommation. Mais elle est aussi porteuse d'espoir et d'avenir pour les pays qui auront su anticiper cette « grande transformation », pour reprendre l'expression de Karl Polanyi⁵.

5. POLANYI Karl. *La Grande Transformation. Aux origines politiques et économiques de notre temps*. Paris : Gallimard, 1983 (1944).

Les villes sont au cœur des enjeux du développement durable parce qu'elles concentrent, d'ores et déjà, la moitié de la population mondiale et l'immense majorité des activités économiques et des flux de transports. Elles sont donc très largement à l'origine de l'aggravation de la pollution et du changement climatique. Mais si les villes sont une des sources du problème, elles disposent également des leviers essentiels à sa résolution. Pour cela, elles doivent adopter un certain type de posture : jouer collectif, d'abord au travers de groupes de gouvernance (économie, transports, etc.) et par la participation de la société civile (Agenda 21⁶) à la définition de cadres réglementaires et de programmes d'action dont chacun prend la responsabilité. Soutenir l'innovation, ensuite, dans tous les secteurs de l'habitat durable, des transports, des technologies vertes, de l'insertion... Se montrer solidaires avec les territoires, les populations d'ici et du reste du monde. Enfin, devenir des espaces d'expérimentation, pour que puissent se diffuser et être adoptées plus rapidement les innovations et les bonnes pratiques.

Les villes fondatrices d'Eurocités (telles Barcelone, Birmingham, Francfort, Lyon, Milan ou Rotterdam) sont souvent citées en exemple pour la qualité de leur réflexion stratégique. Pensez-vous que les grandes villes d'Europe aient réellement une avance en la matière ?

Quand on voit l'impressionnant développement de mégapoles comme Shanghai ou Dubaï, par exemple, on n'a pas forcément l'impression qu'il repose sur un schéma directeur, sur une théorie de la ville. Mais en même temps, si l'on prend le cas de Lyon Dubaï City, ce que viennent demander les promoteurs, c'est justement de développer une pensée de la ville qui corresponde au modèle européen. Il est vrai que ce modèle est très particulier et se révèle davantage capable de porter le développement durable que celui de la ville américaine. Par ailleurs, autant nous partageons avec nos homologues européens sur ces questions dans le cadre d'Eurocités, autant les échanges sont beaucoup moins formels avec les autres villes du monde. C'est pourquoi je constate que dans le cadre de nos coopérations décentralisées avec des villes du Sud, ce sont nos compétences de planification qui sont avant tout demandées.

Qu'est-ce qui, selon vous, a le plus évolué depuis 10 ans, dans la façon de penser le développement des villes ?

Je dirais que c'est la participation et la gouvernance qui ont le plus évolué. Aujourd'hui, la stratégie est partagée, voire élaborée à la fois par les acteurs de la société civile, chefs d'entreprise, décideurs associatifs, institutionnels, académiques, consulaires, mais aussi avec les citoyens experts ou les simples habitants qui se sentent concernés. Les instances de concertation et de co-production se sont développées pour fonder un véritable « esprit parte-

6. Les « Agendas 21 locaux » (préconisés à l'issue du sommet de la Terre de Rio en 1992) sont des programmes politiques impulsés par un élu (le maire en général), visant à rompre avec les modes de développement non durables (NDLR).

LYON DUBAÏ CITY

Reconstituer l'âme de Lyon, son architecture, son tissu urbain, ses transports et sa culture à Dubaï, voilà le projet d'un riche Dubaïote, le cheikh Buti Saeed Al Gandhi. L'histoire commence en juin 2007 par un partenariat entre l'université de Lyon-II et l'université canadienne de Dubaï pour la création d'une université française de Dubaï. C'est lors de la signature du contrat à Lyon que le cheikh tombe amoureux de la ville, il décide alors de reproduire « le meilleur du style et de la qualité de vie lyonnais ».

Dans les mois qui suivent, le projet s'enrichit de partenariats culturels. En janvier 2008, six institutions lyonnaises sont associées. Chacune aura un espace dédié : Lyon-II et l'École de management (EM Lyon) un campus, l'institut Lumière une cinémathèque, le Musée

des tissus une antenne, l'institut Bocuse une école hôtelière, et l'Olympique lyonnais, le club de foot, un centre de formation. En outre, le futur quartier lyonnais de Dubaï devrait accueillir sur 400 hectares plus de 3 000 appartements, des hôtels, des bureaux, des trams et bus similaires à ceux de Lyon.

L'investisseur dubaïote se défend de vouloir créer un Lyon en carton-pâte, il s'est donc attaché un urbaniste d'origine lyonnaise, Jean-Paul Lebas, désormais président de l'Association des consultants en aménagement et développement des territoires. Le projet coûterait 1,8 milliard d'euros. La livraison devrait être retardée en raison de la crise économique : on parle plutôt de 2016-2017 que de 2012.

Futuribles

naire » et pour jouer collectif. À mon avis, c'est ce retour de la société civile mais aussi les nouvelles coopérations entre territoires voisins qui ont le plus évolué dans la compréhension, la définition et l'anticipation de la ville.

Comme toutes les grandes villes, Lyon est attentive aux classements utilisés par les investisseurs pour choisir leur implantation. Quelle influence ces outils peuvent-ils avoir sur les stratégies ?

Il existe de nombreux classements, qui mettent l'accent sur des dimensions différentes du développement (attractivité, qualité de vie, etc.). Le Grand Lyon utilise ces classements comme un baromètre pour évaluer la réussite de sa stratégie dans certains domaines. Par exemple, progresser significativement dans le classement Cushman & Wakefield⁷ revient à promouvoir le territoire lyonnais aux yeux de tous les investisseurs immobiliers au moment où nous souhaitons nous positionner fortement en la matière.

Plus récemment, nous avons fait le choix de renforcer la lisibilité de notre système d'enseignement supérieur et de recherche en soutenant

7. Sur ce classement, comme sur les autres grands types de classement existants pour les villes, voir l'article d'Émile Hooge, en page 45 de ce numéro (NDLR).

8. Sur ce classement, voir aussi BELLON Bertrand. « Les classements mondiaux des universités ». *Futuribles*, n° 330, mai 2007, pp. 25-41 (NDLR).

l'union de nos établissements, dans le cadre du PRES (pôle de recherche et d'enseignement supérieur), sous une même bannière « université de Lyon ». Cette unification montre que nous sommes attentifs au classement de Shanghai qui répertorie les meilleures universités mondiales ⁸.

Enfin, il ne nous est pas interdit de favoriser l'émergence de nouveaux classements, pour valoriser des domaines où l'agglomération lyonnaise est performante, en défendant nos critères d'analyse. C'est ainsi que nous avons fortement participé à l'élaboration du classement ECER (*European Cities Entrepreneurship Ranking*) sur les villes européennes les plus entrepreneurantes. Pour résumer, je dirais que les classements n'influencent pas véritablement la stratégie, mais que celle-ci cherche plutôt à être lisible en utilisant le vecteur des classements.

Comment les villes européennes doivent-elles s'organiser pour tenir leur rang dans une compétition mondiale (réseau, TGV, alliances) ?

Elles doivent s'appuyer, d'une part, sur les réseaux généralistes et thématiques, mais aussi sur les réseaux physiques. Je pense au *lobbying* autour des lignes de train à grande vitesse (TGV) en Europe, comme le Lyon-Turin, pour former un vaste ensemble de villes reliées en moins de trois heures et donc être compétitif face à des régions métropolitaines comme celle de Canton. D'autre part, il faut développer des projets communs et de fortes alliances entre villes, notamment dans le champ économique, à l'instar de ce que nous faisons à Lyon avec l'internationalisation de nos *clusters*.

Quelles compétences distinctives doivent-elles faire valoir pour rester attractives (intelligence, qualité de vie, qualité sociale...) ?

Si l'attractivité a pour fondement l'inscription dans les réseaux, notamment par l'accessibilité et les grandes infrastructures de transports, et nécessite l'animation d'un *leadership* ; si elle implique d'atteindre des standards internationaux comportant quelques invariants comme le rayonnement économique, la présence d'équipements métropolitains, de fonctions stratégiques majeures ou la capacité d'innovation... ; alors les chemins de l'attractivité doivent désormais intégrer des éléments plus subjectifs, plus singuliers, plus proches des hommes, comme la culture, l'image, l'histoire, les grands événements, les arts, les projets... En effet, la concurrence entre les métropoles porte désormais sur l'image et l'identité même de la cité. Ce qui est déterminant aujourd'hui, c'est bien la qualité intrinsèque d'une ville, l'univers symbolique auquel elle est identifiée, l'image que l'on a d'elle, les valeurs qui la fondent, tant pour ses habitants que pour l'extérieur. Et ce d'autant plus que l'espace métropolitain est diffus, que les populations sont hétérogènes, qu'il existe une standardisation de l'offre. L'enjeu, pour se distinguer, est de construire à la fois de la cohésion, de l'adhésion, de la visibilité, par une image cohérente qui emprunte aussi bien au passé qu'à la construction d'un imaginaire à venir, via une mise en scène symbolique de la métropole.

Comment voyez-vous le rôle des grandes villes dans l'invention d'un modèle de développement plus durable ?

Leur rôle est central parce que les villes sont au cœur des problématiques de développement à long terme et qu'elles disposent des leviers pour agir, en proposant un véritable modèle urbain reposant sur les quatre axes du développement durable :

- l'économie, par le soutien à l'innovation et à l'investissement, le renforcement de la cohérence d'un tissu économique sur un bassin de vie qui doit pouvoir s'exonérer des seules limites administratives ;
- le social, grâce aux politiques du logement, d'intégration des migrants, de solidarité... ;
- l'environnement, par la mise en place d'une démarche intégrée, via les Agendas 21, et par les compétences des villes en termes de mobilité urbaine, d'urbanisme, de gestion des déchets... ;
- la gouvernance et la participation citoyenne, par le développement des partenariats public / privé, de la démocratie locale, de la coopération stratégique entre territoires d'une même aire métropolitaine.

Que devraient faire les États européens ou l'Union européenne pour s'appuyer sur la dynamique des villes ?

Il leur faut reconnaître enfin le fait métropolitain et urbain, ce qui doit se traduire en termes institutionnels. Or, particulièrement en France, nous tardons à moderniser notre cadre territorial, restant sur un *statu quo* qui paralyse la gouvernance des grandes agglomérations et qui les empêche d'accéder au fait métropolitain.

Dans le cadre de la réforme territoriale qui s'annonce, nous devons, dans les territoires fortement urbanisés, aller de l'avant sur les questions de l'élargissement des compétences des établissements publics de coopération intercommunale, de leur base territoriale, du statut de l'élu et du suffrage universel. Nous devons être en capacité de porter des expérimentations ambitieuses en lien avec l'État, les régions, les départements, les communes concernées. Pour les communautés urbaines, l'enjeu est de trouver un mode de gouvernance adapté à leur bassin de vie.

En tant que président de l'Association des communautés urbaines de France, je compte bien m'investir personnellement sur ce terrain. Par exemple, dans le Rhône, pourquoi ne tenterions-nous pas l'expérimentation d'un nouveau modèle de collectivité à la faveur d'un remaniement des frontières et compétences de la communauté urbaine et du département ? Bien évidemment, cela nécessite de remettre sur la table la question de la fiscalité locale et des modes de financement les plus appropriés de chaque échelon. Mais pour ma part, j'y suis favorable. Au niveau européen, dans le cadre d'Eurocités, nous avons intensifié notre *lobbying*, notamment sur les grands enjeux urbains. Cela s'est révélé payant. Nos prises de position sur les principales thématiques urbaines actuelles, comme les services d'intérêt général, la charte de

Leipzig⁹, ou encore la mobilité urbaine, ont été entendues. Elles ont contribué à faire de notre réseau un partenaire crédible et privilégié des institutions européennes.

L'Union européenne accorde-t-elle aux villes l'importance stratégique qu'elles méritent dans l'invention d'un autre modèle de développement ?

La prise en compte des villes par l'Union européenne reste encore limitée. Le fait urbain doit pourtant avoir toute sa place au sein de ses politiques. Il devrait être possible de créer une « politique urbaine communautaire » sur le modèle de la politique régionale. Il y a eu cependant des avancées. C'est le cas d'un point de vue normatif avec la charte de Leipzig pour un développement urbain intégré, qui marque une reconnaissance progressive de la notion de cohésion territoriale. Nous avons aussi travaillé étroitement avec les services de l'Union sur la mobilité urbaine durable. Au plan institutionnel, le rôle du Comité des régions, qui représente l'ensemble des collectivités territoriales, s'est renforcé. Enfin, notre niveau d'expertise est aujourd'hui sollicité et reconnu. Ainsi, Eurocités est de plus en plus consulté par les institutions européennes en amont du processus législatif.

L'Europe des régions a été longtemps la priorité de Bruxelles mais n'a pas fonctionné. Y aurait-il intérêt à relancer une Europe des villes ? Quelles seraient les difficultés institutionnelles ?

Je mesurerais ce constat : l'échec de l'Europe des régions est à relativiser. Il s'agit encore de l'échelle privilégiée par l'Union européenne, notamment par la mise en œuvre de la politique régionale. Cependant, je suis convaincu que dans certains domaines — le développement urbain, la mobilité domicile / travail, l'évolution des modes de consommation, l'habitat —, l'échelle des villes est plus appropriée, se situant au plus près des citoyens européens.

Dans une période comme la nôtre, marquée par la mondialisation, qui voit un processus d'interpénétration croissante des économies nationales au détriment des frontières et des capacités de régulation des États, le rôle des villes a tendance à revenir sur le devant de la scène. Il s'agit de la structure la plus durable de vie, d'activité économique et sociale. Quant aux difficultés institutionnelles, elles sont propres à chaque État. Cependant, bien que les champs de compétences des villes soient variables, cet échelon est commun à l'ensemble des États européens, à la différence des régions qui sont parfois de simples territoires administratifs ne correspondant à aucune réalité. C'est pourquoi il faut que l'Europe s'appuie sur cette richesse et ce socle stable que forment ses villes pour imaginer un nouveau modèle de développement et de société.

9. Charte européenne signée en 2007 pour promouvoir une politique de développement urbain durable (voir encadré page 7 de ce numéro) (NDLR).

Les métropoles européennes de l'après-crise

PAR DAVID MANGIN ¹

Comment repenser la ville européenne aujourd'hui et faire en sorte qu'elle prenne le chemin d'un développement plus durable ? David Mangin, auteur d'un ouvrage de référence sur les mécanismes qui ont conduit à l'émergence de villes « non soutenables » (La Ville franchisée), propose ici quelques pistes de réflexion à l'usage des décideurs publics et du monde de l'urbanisme.

Après avoir rappelé les mécanismes qui, précisément, ont conduit à cette ville franchisée dominée par le tout-automobile — dont les métropoles nord-américaines sont particulièrement emblématiques —, il précise les vecteurs sur lesquels agir pour inverser la tendance (infrastructures, choix d'habitat, organisation de l'espace), ce à deux échelles au moins : la « ville passante élémentaire » et la métropole. L'essentiel est aujourd'hui de limiter l'étalement urbain en optimisant les espaces sous-utilisés dans les villes et leur proche banlieue, et de fluidifier les relations interurbaines des banlieues de grandes métropoles, le tout en tenant compte des particularités propres à chaque territoire. S.D. ■

Les crises économiques et environnementales, qui sont indéniablement liées, appellent une modification radicale dans la façon

de conduire le développement des villes. Ces crises ont accéléré la prise de conscience des limites du tout-automobile, à tous les échelons

1. Architecte et urbaniste, lauréat du Grand Prix de l'urbanisme 2008 et, avec le cabinet Seura, du concours pour le réaménagement du quartier des Halles à Paris, David Mangin a collaboré à la définition de stratégies urbaines de nombreuses villes et participé à la consultation sur le Grand Paris. Il est auteur de *La Ville franchisée. Formes et structures de la ville contemporaine*. Paris : éd. de La Villette, 2004. Les propos de cet article ont été recueillis par Jean Haëntjens, urbaniste et auteur de *Le Pouvoir des villes. Ou l'art de rendre désirable le développement durable* (La Tour d'Aigues : L'Aube, 2008).

de la société, mais cela ne suffit pas. Il s'agit désormais de passer du constat à une modification en profondeur des pratiques.

La logique de la « ville franchisée »

Cela suppose de bien mesurer, au départ, les forces en présence. Depuis plusieurs décennies, le développement urbain est dominé par trois tendances lourdes : le développement de l'automobile et des voies rapides, l'essor des activités commerciales périphériques autour de ces voies, et l'étalement urbain poussé lui-même par le désir d'habitat individuel.

Ces forces, que j'ai décrites dans *La Ville franchisée*², induisent une forte consommation d'espace, une segmentation du territoire en « secteurs » spécialisés et sécurisés, et un accroissement de la dépendance automobile. Centres commerciaux périphériques, parcs technologiques, parcs de loisirs et lotissements protégés constituent autant d'enclaves qui ne sont accessibles que par la voiture. Progressivement, l'îlot de la ville traditionnelle, que l'on pouvait contourner ou traverser à pied, a été remplacé par un « secteur » privatisé et infranchissable par le piéton. Chaque fonction urbaine (habiter, commercer, travailler, se distraire) est alors traitée séparément et isolée des autres par des voies rapides. L'urbanisme de projets — qui consiste à penser la ville à partir de territoires — est alors remplacé par un urbanisme de produits branchés indifféremment sur

les réseaux. De gigantesques secteurs sont cédés à des marques, immobilières, commerciales ou récréatives, qui déclinent les mêmes concepts d'un bout à l'autre de la planète.

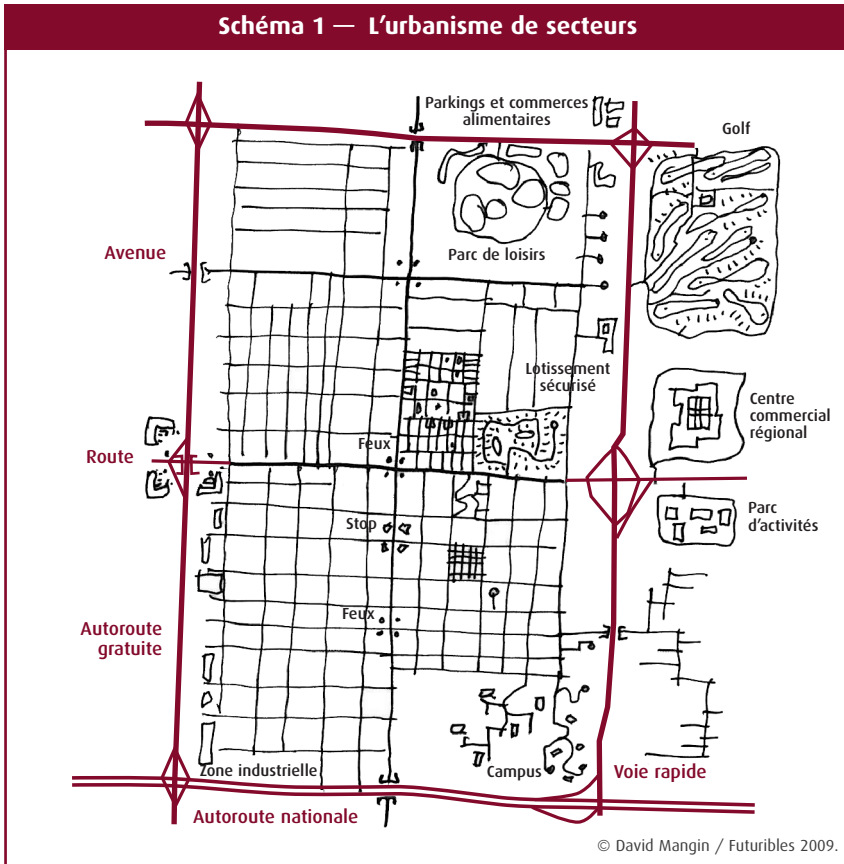
Le modèle de la ville franchisée porte donc en lui-même sa propre accélération. Plus la ville se fractionne en blocs privatisés, plus elle dépend de l'automobile, plus elle s'étale, plus elle se privatise et se motorise. Pendant que les habitants du centre historique redécouvrent les joies de la bicyclette, ceux de la périphérie augmentent allègrement leur dépendance à la voiture. Et ce mouvement concerne tous les programmes immobiliers — commerce, bureaux, loisirs, habitat — et tous les pays. Il est donc quasi universel.

La résistance très relative de la ville européenne

Plusieurs facteurs ont permis à la ville européenne de se franchiser moins vite que la ville nord-américaine : l'antériorité de l'urbanisation sur l'automobile, l'attractivité des centres historiques, les réseaux de transports collectifs radiaux efficaces, le goût pour l'espace public, et une forte tradition politique municipale s'opposant à la *culture of privatism* nord-américaine.

En Europe du Nord, les pouvoirs urbains ont mis en œuvre des politiques urbaines volontaristes (développement des transports collectifs, contrôle de l'étalement urbain, pa-

2. *Op. cit.*



cification de la circulation automobile dans les centres...) pour s'opposer à la dynamique libérale de la ville franchisée. Ces politiques vont incontestablement dans le bon sens mais elles n'ont fait pour l'instant que ralentir le mouvement. Car c'est désormais en deuxième ou troisième couronne, hors de l'aire de contrôle de la ville-centre, que la ville franchisée se déploie. Une sorte de course-poursuite est engagée entre la volonté de maîtriser l'urbanisation (affirmée en France dans les schémas de cohérence territoriale, SCoT) et la déréglementation de l'urbanisme commercial, impo-

sée par Bruxelles et relayée par les pouvoirs nationaux.

La résistance des villes européennes est donc relative. La principale différence par rapport à leurs consœurs nord-américaines, tient à l'ordre d'arrivée des trois forces dominantes — automobile, urbanisme commercial, habitat individuel. En Europe, la voiture est allée de la ville vers la campagne, alors qu'aux États-Unis elle est allée de la campagne vers la ville. En France, la maison individuelle périurbaine est arrivée assez tardivement alors qu'elle a toujours existé dans les

villes anglo-saxonnes. Cependant, avec le temps, les modèles urbains tendent à converger.

Dans les pays d'Europe de l'Est, en Espagne ou à Istanbul, en Turquie, la logique de la ville franchisée est aujourd'hui dominante, voire triomphante.

Dans le reste du monde, elle s'impose également, sous des formes différentes. Pour répondre rapidement à la formidable croissance urbaine, les autorités chinoises cèdent à des groupes privés des morceaux de ville entiers mesurant jusqu'à un kilomètre de côté, qui deviennent autant d'enclaves. Chacun de ces blocs est structuré comme une forteresse autonome, avec son socle (parkings + commerces) et ses tours de bureaux et d'habitations. Ces blocs sont reliés entre eux par des voies rapides ou des avenues « extralarges », qui imposent l'automobile comme mode de référence. On comptait, à Shanghai, sept millions de vélos il y a encore quelques années ; ils ont aujourd'hui presque disparu.

La logique de la ville franchisée est donc formidablement puissante. Pour lui résister, il ne suffira pas de reconnaître qu'elle est incompatible avec les ressources de la planète. Il faudra agir simultanément sur les différents vecteurs qui assurent sa suprématie, c'est-à-dire les infrastructures, les choix d'habitat et l'organisation de l'espace. Mais il faudra aussi le faire simultanément à plusieurs échelles. J'en citerai ici deux : la ville élémentaire et la métropole.

La « ville passante » élémentaire : réinventer le faubourg

C'est à l'échelle des fonctions urbaines élémentaires — l'école, les commerces alimentaires, l'accès à un transport collectif efficace — que beaucoup de choses se jouent³. Comme les grandes villes, les petites se franchisent en se dotant de rocales, de ronds-points routiers et de supérettes périphériques. Elles se sont étalées au point qu'un bourg de quelques milliers d'habitants ne sait plus aujourd'hui fonctionner sans voiture.

Une première étape consistera donc à réinventer, dans les territoires périurbains, des unités de vie élémentaires où les trois fonctions de base (école, commerce alimentaire, transports en commun) pourront être assurées à pied ou en vélo (électrique ou non). Un tel objectif peut être atteint assez facilement en jouant à la fois sur un habitat individuel plus compact et sur une trame dite « passante », c'est-à-dire retrouvant un chemin direct en rompant avec les logiques du cul-de-sac et de la privatisation. Il s'agit en fait, ni plus ni moins, de réinventer le bourg ou le faubourg, avec sa compacité urbaine, sa mixité des fonctions et son identité collective.

Le désir d'habitat individuel est une tendance forte que l'on aura du mal à inverser. Au demeurant, il n'est pas certain que le « centro-urbain » consomme moins d'énergie que le banlieusard, toutes pratiques confondues : s'il est bien

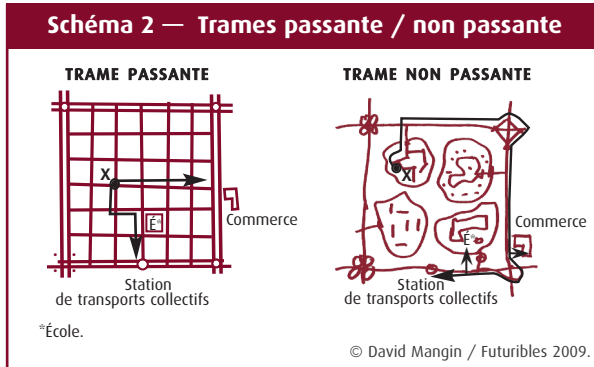
3. Les déplacements domicile-travail ne représentent qu'un quart des déplacements (NDLR).

plus économe pour ses trajets domicile-travail, il l'est sans doute moins pour ses déplacements de *week-end*.

Il est en revanche parfaitement possible de réduire la consommation d'espace de l'habitat individuel en assouplissant les règlements d'urbanisme et en s'intéressant de plus près au « foncier invisible » qui est omniprésent dans les villes : fonds de parcelle, friches ferroviaires ou industrielles, espaces délaissés. Au lieu d'expatrier les jeunes ménages dans des lotissements éloignés, il serait plus judicieux de les inciter à construire sur les parcelles sous-utilisées de première ou deuxième couronne. Une meilleure mise en scène et en usage des paysages permettrait de retrouver autrement un contact avec la nature. Car le paradoxe des actuelles banlieues éloignées, c'est qu'elles tournent souvent le dos aux paysages.

Les métropoles : mailler les nébuleuses urbaines

Une autre partie se joue à l'échelle des métropoles. Avant d'accepter l'idée d'un supposé « nanisme » des métropoles européennes (par rapport aux mégapoles mondiales), il faut regarder d'un peu plus près comment elles fonctionnent. C'est ce que nous avons fait, avec le cabinet Seura, en participant à la consultation sur le Grand Paris.



Ce qui différencie en premier lieu une métropole d'une agglomération ordinaire, c'est un réseau supplémentaire d'infrastructures permettant des liaisons intercontinentales (*hubs* aériens, ferroviaires, routiers...). Or, cette couche supplémentaire est souvent assez mal raccordée à la ville-centre. Ainsi, le *hub* exceptionnel que constitue Roissy en Île-de-France (aérien, ferroviaire, routier) n'est pas relié à Paris par un réseau express satisfaisant. Le même constat peut être fait pour d'autres métropoles françaises (Lyon, Nice...).

En grossissant la focale, on constate qu'une métropole comme Paris fonctionne plus comme une nébuleuse de comètes et d'étoiles, que comme un système cohérent. Ainsi, un habitant de Marne-la-Vallée vit aujourd'hui assez bien dans un rayon de quelques dizaines de kilomètres autour de son domicile, sans fréquenter Paris.

Avant de penser « masse critique », il faut donc chercher à accroître la fluidité interne des ensembles existants. Cette fluidité fonctionne à peu près pour les relations périphérie-centre, grâce aux transports collectifs, mais très mal

pour les relations banlieue-banlieue, pour lesquelles l'automobile reste obligatoire. Pour disposer d'un réseau ferré circulaire reliant entre elles les communes de deuxième couronne, il faudrait mettre en œuvre des moyens considérables. Il est en revanche possible de créer des segments (des « rubans ») qui, tout en préfigurant un futur périphérique ferroviaire, permettraient de constituer des entités urbaines cohérentes.

Une autre question est celle du coût et de la pénibilité du système de déplacements. Si l'on veut favoriser une meilleure proximité entre lieux d'habitat et lieux d'emploi, il faut à la fois améliorer les relations banlieue-banlieue et qualifier les territoires périphériques. Or ceux-ci ont souvent tourné le dos à leur géographie, au point que les principaux éléments signifiants de leur paysage sont souvent les pylônes électriques ou les relais hertziens !

C'est en jouant, là aussi, sur un ancrage dans la géographie — les forêts, les cours d'eaux, le relief — que l'on pourra redonner des identités à ces territoires périphériques, pauvres en histoire urbaine, mais

porteurs de l'avenir des métropoles européennes.

Des stratégies à toutes les échelles et collant aux territoires

En somme, les villes européennes ne pourront sortir de la logique de la ville franchisée qu'en déclinant à toutes les échelles — faubourg, agglomération et métropole — les mêmes principes : une relative compacité urbaine, une trame passante, une utilisation méthodique du foncier invisible, une plus grande mixité des fonctions et une meilleure prise en compte de la géographie.

La mise en œuvre de ces principes devra être appuyée par une volonté politique forte, mais aussi par une réflexion stratégique qui devra s'adapter à chaque territoire. Car, contrairement à la ville franchisée qui décline les mêmes recettes d'un bout à l'autre de la planète, la métropole de l'après-crise ne pourra émerger qu'en tirant le meilleur d'environnements naturels et humains chaque fois différents. ■

Trois clefs pour réinventer la ville européenne

PAR BERNARD REICHEN ¹

Architecte de renommée mondiale, Bernard Reichen donne ici sa vision de l'avenir des villes européennes dans le contexte actuel de « développement durable ». Après un rappel historique de l'erreur urbaine qu'a constituée la charte d'Athènes de 1942, il montre que nous sommes aujourd'hui prêts, en Europe, à réinventer la ville, en particulier dans ses pratiques. Cette réinvention se fera, selon Bernard Reichen, suivant trois axes : le renforcement de la connectivité de la ville, la promotion d'une « nature urbaine » et le recours au recyclage (la « ville durable »). La double crise, écologique et économique, en cours constitue ainsi une opportunité de repenser le développement urbain : aux villes européennes de s'en saisir pour réinventer un nouvel art de vivre en ville. S.D. ■

Affirmons tout de suite une conviction. Le réseau des villes européennes constitue un ensemble unique, cohérent et puissant. Il est et restera dans l'avenir l'espace de référence des sociétés urbaines. Le scénario d'une vieille Europe accrochée à ses « villes musées » n'est plus d'actualité. Plus la société est mondialisée, mobile et virtuelle, plus elle renforce la demande de sens,

de réel et de diversité, plus elle donne de valeur à la structure inégalable des villes européennes.

Cette affirmation n'est pas contradictoire avec le fait que d'autres villes puissent incarner des formes spécifiques de la modernité. Les villes d'Asie ou les cités champignons du golfe Persique connaissent ainsi des développements sans commune

1. Architecte et urbaniste, Grand Prix de l'urbanisme 2005, Bernard Reichen a construit et dessiné des villes dans le monde entier. Il donne ici sa vision, très personnelle, de l'avenir des villes européennes.

mesure avec ceux des cités européennes. Sont-elles pour autant représentatives des villes et des sociétés du XXI^e siècle ? On peut sincèrement en douter.

L'idée que je voudrais défendre ici, c'est que les valeurs de cohérence physique et de cohésion sociale des villes européennes, forgées par huit siècles d'histoire, ont toute leur place dans le monde de demain, mais que ces valeurs doivent être aujourd'hui portées par d'autres formes urbaines.

La ville européenne fourvoyée

Ces valeurs ont été en effet sérieusement mises à mal depuis un demi-siècle par les effets conjugués de deux facteurs :

- le processus d'individualisation de la société, qui a contredit pendant un temps les fondements d'une culture urbaine privilégiant le partage et l'intégration des cultures ;
- les choix urbanistiques radicaux de l'après-guerre, qui ont imposé le principe d'un zonage, censé incarner la modernité, et qui ont délibérément brisé la pratique séculaire d'une ville « sédimentée », construite par accumulation et racontant en continu un récit.

La charte d'Athènes publiée à Paris en 1942 a servi de socle idéologique à cet urbanisme brutal que l'on peut considérer maintenant comme l'un des grands contretemps de l'histoire urbaine européenne. En voici deux extraits, dont on peut se demander comment ils ont pu germer dans des esprits et s'imposer comme principes, sans rencontrer la moindre résistance.

« Article 15 : Le zonage est l'opération faite sur un plan de ville dans le but d'attribuer à chaque fonction et à chaque individu sa juste place. Il a pour base la discrimination nécessaire entre les diverses activités humaines réclamant chacune leur espace particulier : locaux d'habitation, centres industriels ou commerciaux, salles ou terrains destinés aux loisirs. Mais si la force des choses différencie l'habitation riche de l'habitation modeste, on n'a pas le droit de transgresser des règles qui devraient être sacrées, en ne réservant qu'aux seuls favorisés de la fortune le bénéfice des conditions nécessaires à une vie saine et ordonnée. »

La ségrégation urbaine s'est trouvée ainsi légitimée par l'idéal hygiéniste. La fin de l'article 20 est encore plus explicite : « La banlieue est le symbole à la fois du déchet et de la tentative. C'est une sorte d'écume battant les murs de la ville. Au cours des XIX^e et XX^e siècles, cette écume est devenue marée, puis inondation. Elle a sérieusement compromis le destin de la cité et ses possibilités de croître selon une règle. Siège d'une population indécise, vouée à de nombreuses misères, bouillon de culture des révoltes, la banlieue est [...] une erreur urbanistique, répandue dans tout l'univers et poussée à ses conséquences extrêmes en Amérique. Elle constitue l'un des plus grands maux du siècle. »

Cette idéologie de rupture cristallisée dans l'urgence de l'après-guerre a concerné toute l'Europe, mais c'est en France que son impact a été le plus évident.

Cette aventure urbaine a été aussi brève que violente et dès la fin des

années 1970, nous nous sommes installés dans un syndrome de la réparation. Dans l'indifférence générale, un autre drame s'est noué, celui de l'étalement urbain. Pendant que les « grands projets de l'État » produisaient les icônes architecturales d'une époque, les villes se sont étalées, en périphérie, dans le plus grand désordre.

Nous sommes maintenant les héritiers d'une drôle de mosaïque urbaine et c'est à partir de cette mosaïque qu'il nous faut réinventer la ville européenne.

Les conditions d'un retour

Je vois personnellement deux facteurs très favorables à un renouveau des villes européennes et des valeurs qu'elles portent.

Le sens de l'histoire s'est d'abord inversé : si dans les années 1970, l'espace a évolué plus vite que la société (à cause, notamment, de la logique routière), c'est maintenant la société qui se transforme plus vite que l'espace. Elle a donc, pour elle, l'avantage de l'initiative.

Or cette société a fait du « développement durable » son nouveau paradigme. Ce concept est devenu le déclencheur d'un processus qui engage simultanément les individus dans leur vie quotidienne et les acteurs de la ville dans les solutions collectives. Cette rencontre, presque miraculeuse, entre des milliards d'aspirations individuelles visant le bien-être et une peur planétaire plus ou moins rationnelle, crée les conditions d'un projet collectif. Et cette envie de projet ne peut trouver meilleur champ d'application que les

villes, enjeux non seulement écologiques mais concrets et à l'échelle du citoyen.

Quelle(s) forme(s) cette ville européenne réinventée pourrait-elle prendre ?

Il est d'abord hautement probable que cette ville changera plus dans ses pratiques que dans sa composition spatiale. Pour une grande part, celle-ci est aujourd'hui déjà écrite. Nous ne sommes plus dans le contexte d'une ville qui s'étendrait à partir de son centre. La dynamique urbaine des prochaines décennies visera à renforcer la cohérence et l'identité des bassins de vie existants tout en les reliant par des réseaux.

La maîtrise de l'énergie et l'« empreinte écologique » deviendront des critères majeurs pour évaluer la pertinence de ces nouveaux territoires. Trois clefs me paraissent importantes pour comprendre la transformation qui est en train de s'engager :

- les enjeux de la connectivité ;
- les principes d'une « nature urbaine » ;
- les techniques de recyclage et de réemploi.

La ville connectée

La mobilité est devenue un droit générique, pendant que les technologies de la communication ont profondément transformé les relations interpersonnelles. Elle va devenir une dimension essentielle du fait urbain. Nous sommes à l'ère des réseaux, établis entre les villes, entre les quartiers comme entre les individus. Le déclin de l'automobile routière en milieu urbain est au-

jourd'hui annoncé. La maîtrise du temps s'est substituée à l'obsession de la vitesse et « l'effet tramway » en est l'expression la plus évidente. Une vitesse régulée et fiable de 20 km/h pour un mode de transport cadencé et confortable, introduit une nouvelle pratique de la ville. En quelques années, un espace-temps nouveau s'est installé. Cette cité linéaire ou « arborescente », organisée le long des lignes, s'est détachée de l'automobile. Celle-ci est certes toujours présente, mais elle est « pacifiée » par ces réseaux et juste tolérée dans les zones où la vitesse est limitée à 30 km/h, qui occupent l'essentiel des espaces de la ville dense.

Cette transformation radicale s'est faite sans tapage, en construisant de nouveaux rites et de nouveaux rythmes où service et sociabilité se trouvent réunis. C'est le statut du flâneur qui a été réinventé dans des territoires où plus personne n'avait flâné depuis longtemps.

Dans son fonctionnement, ce nouveau flâneur urbain peut être comparé à une « famille recomposée » entretenant des liens mouvants et opportunistes autour d'un objectif prioritaire : simplifier les actes de sa vie quotidienne. Chacun se construit une ville « à la carte » bâtie autour de ses pratiques et de son imaginaire. Des boucles de déplacements quotidiens tendent à se substituer aux déplacements pendulaires de type domicile-travail.

Pour que cette « proximité élargie » fonctionne, il faut que les habitants puissent trouver, à portée de réseaux, toutes les fonctions génériques (l'habitat et l'emploi) ou spécifiques (les équipements et les services) nécessaires à leur épanouissement.

C'est tout l'enjeu d'un urbanisme qui doit être désormais induit par les pratiques sociales, et qui devra repenser l'espace selon les nouvelles échelles de temps. Cette ville linéaire ne sera jamais une construction abstraite créée sur des territoires vierges. Elle se superposera à des territoires déjà urbanisés. Une identité de lien croiera des identités de lieux. Les gares, les rames de transports deviendront des hauts lieux de socialisation. Cet urbanisme du lien ne suffira sans doute pas à résoudre tous les problèmes des villes, mais il constituera sans doute un moment particulier de leur histoire.

Une complémentarité entre ville et nature

L'époque moderne a inventé simultanément la sanctuarisation des espaces naturels protégés (les parcs nationaux) et un développement urbain « agressif » qui n'hésitait pas à faire table rase de l'existant. Cette opposition, quasi schizophrène, entre ville et nature, a marqué une autre rupture avec l'histoire et l'esprit des villes européennes. La *città continuata* toscane au XV^e siècle ne disait pas que la ville était continue mais que la ville et la campagne formaient un seul ensemble physique, social et économique. Ville et nature étaient dessinées d'une même main. C'est en retrouvant cet esprit que nous pourrions réinventer les villes européennes. Nous devons considérer la « nature urbaine » comme un partenaire du développement et non comme une simple valeur d'ajustement de l'extension urbaine.

L'enjeu est à la fois social, économique et écologique. Les lois du Grenelle de l'environnement, en

France, ont introduit de fait, dans l'urbanisme, le principe de la compensation. Toutes les extensions urbaines devront intégrer la création d'espaces naturels compensatoires, la gestion rationnelle de l'eau ou la mise en œuvre d'agricultures de contact. Les concepts d'Agroparc ², d'usages conventionnés des espaces naturels, de protection de la biodiversité ou de gestion des zones inondables, vont façonner le grand jardin des villes de demain. C'est tout un paysage urbain qui va s'en trouver transformé.

Dessiner ce « grand paysage » comme un projet continu et cohérent transforme de fait la notion de limite avec le bâti en une relation raisonnée entre deux mondes qui s'ignoraient. C'est ce point de vue que nous avons inscrit dans le SCoT (schéma de cohérence territoriale) de Montpellier et qui se traduit dans les actes par la mise en œuvre de « secteurs d'enjeux communautaires » à la fois urbains et ruraux.

La ville recyclée

Une troisième clef de la ville durable concerne la mise en œuvre de techniques du « réemploi » à toutes les échelles : espaces, bâtiments, matériaux ou matières. Ce thème nous est aujourd'hui imposé par la nécessité de maîtriser les ressources.

Les pratiques du recyclage urbain se sont développées avec la muta-

tion des friches industrielles. C'est alors la logique patrimoniale qui a été mise en avant. De nouvelles équations environnementales vont permettre de réinventer l'architecture domestique selon des critères de performance, de confort et d'adéquation avec le climat. Ce sont ni plus ni moins les valeurs de l'habitat vernaculaire qui se trouvent transposées dans un autre contexte. Après une évolution qui semblait irréversible vers l'éphémère et le jetable, c'est un retour inattendu aux valeurs de la ville sédimentée qui semble en passe de se produire.



Les aspirations écologiques, portées par les pays de l'Europe du Nord, sont nées comme un mouvement moral, une sorte de nouvel « esprit de la Réforme ». Elles ont acquis un statut de mouvement universel devant le constat de l'état alarmant de notre planète. Une autre conjonction inédite se produit aujourd'hui entre ces aspirations et la crise économique.

Au lieu de baisser les niveaux d'exigence, réflexe habituel des temps de crise, nous devons au contraire mettre à profit cette crise pour réinventer nos villes. Cela impliquera un changement profond des habitudes et des pratiques. Nous sommes aujourd'hui mis en demeure d'inventer un nouvel art de vivre. C'est une bonne nouvelle pour les villes européennes. ■

2. Nom de la technopole née en 1990 de la conjonction sur Avignon et sa région, d'une forte tradition agricole et agroalimentaire, et d'un tissu important d'entreprises dans ces secteurs, associés à un fort potentiel de recherche (NDLR).

FUTURIBLES INTERNATIONAL - 15-16 OCTOBRE 2009

MÉTHODES ET OUTILS DE LA PROSPECTIVE STRATÉGIQUE

ANIMATEURS

Nathalie Bassaler, Centre d'analyse stratégique, Premier ministre

François Bourse, GERPA (Groupe d'études ressources prospective aménagement)
et LIPSOR (Laboratoire d'investigation en prospective stratégie et organisation)

Hugues de Jovenel, directeur général du groupe Futuribles,

Jacques Lesourne, président de Futuribles International

OBJECTIFS

- Permettre aux participants de s'approprier les concepts, les méthodes et les outils de la prospective stratégique à partir d'exposés théoriques, de présentations de cas concrets de prospective d'entreprise et territoriale.
- Fournir les clefs indispensables à la conduite d'exercices de prospective appliquée à l'élaboration de choix stratégiques, apporter toutes les précisions utiles pour organiser et structurer la réflexion, veiller à son appropriation par les acteurs.
- Présenter les différentes approches de la prospective stratégique, ses grandes étapes, les différents outils disponibles (diagnostic prospectif, analyse structurelle, analyse de jeu des acteurs, scénarios, etc.), leurs intérêts et limites, ainsi que leurs articulations.

PROGRAMME

• Introduction générale à la démarche prospective

Concepts de base ; utilité et limites de la prospective comme instrument d'aide à la décision ; étapes de la démarche prospective ; problème des indicateurs et données

• La prospective exploratoire et ses outils

Étapes de la prospective exploratoire ; construction de la base d'analyse prospective ; outils (ateliers de prospective, fiche variable, analyse structurelle...) ; formulation des hypothèses d'évolution et création d'un langage commun ; outils pour réduire l'incertitude (Abaque, Smic-Prob-Expert) ; construction des scénarios (analyse morphologique)

• Concevoir une démarche de prospective

• De la prospective à la stratégie

• L'articulation prospective, décision, stratégie et management

PRIX

Les frais de participation sont de 1 200 euros HT, soit 1 435,20 euros TTC*, payables lors de l'inscription à Futuribles International (déclaré organisme de formation).

Ils comprennent la participation à l'ensemble de la formation, les déjeuners et le dossier de base remis aux participants.

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Programme détaillé consultable sur le site Internet www.futuribles.com/formation.html

ou envoyé sur demande auprès de Corinne Roëls, Futuribles International,

47, rue de Babylone - 75007 Paris - France • Tél. : 33 (0)1 53 63 37 71

Fax : 33 (0) 1 42 22 65 54 • E-mail : croels@futuribles.com

*Remise de 10 % en cas d'inscription multiple dès la deuxième participation, dispense de frais pour les membres partenaires de Futuribles International et remise de 50 % pour les membres associés (valable pour une personne par formation).

La cote des villes

PAR ÉMILE HOOGE ^I

À l'heure où l'économie est en berne, la concurrence entre villes pour attirer les entreprises, les talents, les touristes, ou pour fidéliser leurs habitants, pourrait se faire plus rude. La compétition entre grandes villes n'est pas un fait nouveau : elle existe depuis que les échanges entre pays existent, mais dans le contexte actuel d'une mondialisation accélérée, elle a pris un nouveau visage et les villes redoublent d'ingéniosité pour mettre en avant leurs atouts.

Parmi les moyens à leur disposition, les classements de tous ordres (ou benchmarking pour reprendre un terme anglais à la mode) sont de plus en plus sollicités : qu'ils reposent sur des critères objectifs ou des enquêtes plus subjectives, ils permettent aux villes de se situer les unes par rapport aux autres et d'adapter leur stratégie selon leurs atouts et leurs faiblesses. Émile Hooge a étudié en détail la plupart des classements existant aujourd'hui sur les grandes métropoles. Après avoir rappelé ce qui fonde les stratégies des villes dans leur concurrence internationale, il présente ici ces classements (European Cities of the Future, European Competitiveness Index, Quality of Living Index, European Cities Monitor, City Brands Index...), leurs principales caractéristiques, leur intérêt mais aussi leurs limites. Il montre aussi que de nouvelles scènes de compétition émergent, ajoutant aux deux grands domaines aujourd'hui investis par les villes dans leur communication (valeurs matérielles et valeurs d'image) deux possibles scènes complémentaires : les valeurs fonctionnelles et les valeurs identitaires. S.D. ■

I. Consultant en prospective et marketing (Nova7).

Les villes dans le jeu de la concurrence

Dans un contexte de mondialisation économique où les marchandises, les capitaux et les hommes circulent de plus en plus librement et rapidement, où les systèmes de production se fragmentent et où les entreprises se livrent une concurrence toujours plus forte à l'échelle mondiale, on voit émerger une « économie d'archipel » selon les termes de Pierre Veltz ². Les villes qui constituent ces archipels deviennent des acteurs majeurs du système et concentrent les flux ainsi que le pouvoir : places financières, plateformes commerciales, centres de commandement, services métropolitains, mais aussi milieux innovateurs et classes créatives...

Ces métropoles fonctionnent en réseau, avec des relations très intenses et une véritable interdépendance mais, dans le même temps, n'y a-t-il pas beaucoup de signes qui témoignent d'une compétition directe entre elles ? Toutes les métropoles développent des stratégies pour attirer des activités nouvelles ainsi que des facteurs de production mobiles (entreprises, équipements, capitaux, talents...). Elles cherchent aussi à accompagner le développement des entreprises présentes sur leur territoire pour les aider à renforcer leur position concurrentielle dans une économie mondialisée. Ainsi, attractivité et compétitivité sont les maîtres mots de la plupart des projets stratégiques de ces villes en Europe et dans le monde.

Alors comment, dans ce contexte, doivent-elles faire pour ne pas perdre leur âme ou perdre de vue le rôle moteur qu'elles jouent sur leur territoire régional ?

Jouer tout en gardant des repères

Les villes sont souvent prises par la course à la compétition sans toujours parvenir à clarifier les termes de cette compétition. Elles se laissent parfois entraîner dans une vision très partielle, véhiculée par des classements publiés dans la presse ou par de grands cabinets de conseil. L'essentiel est en fait, pour elles, de savoir utiliser ces indicateurs de compétitivité pour :

— Permettre aux décideurs d'une ville, via cette utilisation pédagogique, de prendre conscience de ses atouts et de ses limites, mais aussi de mieux comprendre les raisons d'un succès ou d'un échec. Ainsi, l'OCDE a publié des données comparatives sur un échantillon de 78 métropoles (productivité, produit intérieur brut [PIB] par habitant, niveau d'éducation, recherche-développement, exclusion, pauvreté...), qui fournissent les bases d'une réflexion intéressante sur les forces et faiblesses relatives de ces villes ³.

2. VELTZ Pierre. *Mondialisation, villes et territoires. L'économie d'archipel*. Paris : Presses universitaires de France, 1996.

3. *Competitive Cities in the Global Economy*. Paris : OCDE (Organisation de coopération et de développement économiques), 2006.

— Évaluer leur performance relative dans différents domaines afin de développer et ajuster des politiques de développement ciblées. Cette démarche d'évaluation nécessite l'utilisation d'indicateurs suivis dans le temps afin de mesurer l'efficacité des projets effectivement mis en œuvre. Lyon bâtit notamment sa stratégie de *marketing* territorial à partir d'études qui comparent les coûts d'implantation d'entreprises dans différentes métropoles (comme par exemple l'étude *Choix concurrentiels* de KPMG présentée ci-après).

— Formuler de manière quantifiée des objectifs stratégiques en matière de compétitivité internationale. Amsterdam vient notamment d'afficher clairement ses ambitions de figurer dans le « top 5 » des métropoles européennes les plus attractives en faisant implicitement référence à l'*European Cities Monitor* de Cushman & Wakefield (voir ci-après) qui la met en concurrence directe avec Bruxelles et Barcelone.

— Promouvoir la ville, communiquer sur ses caractéristiques distinctives et son positionnement. Ainsi, sur son site Internet (www.leedsliveitloveit.com), Leeds affiche volontiers de très nombreux classements où elle figure en bonne position pour mettre en avant ses points forts auprès des investisseurs, des habitants et des touristes.

Jouer tout en restant efficace et solidaire

Cette approche multidimensionnelle de la compétitivité a des limites et la course effrénée aux classements ne peut pas être le seul moteur d'une stratégie efficace de développement d'une ville et de son territoire régional.

D'abord parce que les liens de causalité entre différents facteurs évalués par les classements et le développement du territoire sont encore très discutés : la qualité de vie ⁴, la créativité ⁵ ou même la connectivité globale d'une ville, ne seraient pas nécessairement synonymes d'accroissement de la richesse (mesurée par exemple par le PIB par habitant ou le revenu).

De même, les efforts pour accroître la compétitivité métropolitaine n'ont pas nécessairement d'effet d'entraînement sur l'économie régionale. Alors, pour ne pas créer de scission entre le territoire métropolitain et son *hinterland*, une attention toute particulière doit être prêtée aux coopérations technologiques et universitaires, à la diffusion d'innovations, aux transferts de revenus, etc.

Les efforts pour développer la compétitivité d'une ville ne peuvent pas non plus se limiter à des stratégies de *marketing* territorial ou de communication

4. TUROK Ivan. « Social Cohesion as a Factor of Competitiveness and Regional Growth ». Intervention lors de la conférence internationale de l'OCDE « Sustainable Cities: Linking Competitiveness with Social Cohesion », Montréal, 13-14 octobre 2005.

5. SHEARMUR Richard. « L'aristocratie du savoir et son tapis rouge. Quelques réflexions sur les thèses de Richard Florida ». In TREMBLAY Diane-Gabrielle et TREMBLAY Rémy (sous la dir. de). *La Compétitivité urbaine à l'ère de la nouvelle économie*. Québec : Presses de l'université du Québec, 2006.

visant à grimper artificiellement dans les classements...⁶ C'est pourquoi des politiques publiques doivent être mises en place pour réellement modifier le fonctionnement de la ville, stimuler l'économie, bâtir des infrastructures, travailler à réduire les inégalités, etc.

Par ailleurs, les stratégies de ville fondées sur des batteries d'indicateurs universels risquent de promouvoir des démarches de « différenciation » qui sont en fait très standardisées. Dans les faits, les villes appliquent souvent les mêmes recettes inspirées des *benchmarking* internationaux, avec les ingrédients suivants : industries de haute technologie (biotechnologies, technologies de l'information et de la communication...), emplois du tertiaire supérieur, créations architecturales « signées », événementiel culturel international et *city branding* (cf. encadré ci-contre). Ivan Turok s'interroge à juste titre sur la pertinence de telles stratégies et propose d'autres voies pour développer la compétitivité d'une ville⁷.

Enfin, la concurrence à outrance entre métropoles risque aussi de se transformer en jeu à somme nulle, où une ville gagne et les autres perdent. Afin de contourner cette dérive, les stratégies de compétitivité pourraient s'appuyer sur une réelle logique de positionnement, afin que chaque ville puisse trouver sa place sur la scène internationale, mettant en avant ses propres valeurs et ses propres avantages relatifs. Pour éviter ces écueils, nous approfondirons des stratégies alternatives en dernière partie de cet article.

Les critères de la compétition entre villes

Aujourd'hui, la plupart des stratégies de ville visant à renforcer leur position dans la compétition internationale s'appuient pourtant sur des classements ou des indicateurs que nous avons évoqués précédemment. Ainsi, deux grandes familles d'indicateurs « mesurent » la compétitivité d'une ville et la valeur qu'elle crée pour les entreprises et les ménages :

— Ceux qui considèrent la ville comme un moyen (qualités matérielles) pour les acteurs d'atteindre leurs fins (niveau de vie pour les habitants, compétitivité économique pour les entreprises...). Ce sont des indicateurs qui mesurent la valeur matérielle de la ville sur des critères objectifs, dans une logique rationnelle de comparaison coûts / bénéfices.

— Ceux qui considèrent la ville comme porteuse de valeurs intrinsèques. Ce sont des indicateurs qui donnent à voir des appréciations subjectives sur la ville, issues d'une perception ou d'une expérience vécue. C'est la valeur d'image de la ville qui est prise en compte. La ville désirable et attractive est valorisée comme source d'agrément ou de satisfaction par elle-même.

6. GREENE Francis, TRACEY Paul, COWLING Marc. « Recasting the City into City-Regions: Place Promotion, Competitiveness Benchmarking and the Quest for Urban Supremacy ». *Growth and Change*, vol. 38, n° 1, mars 2007, pp. 1-22.

7. TUROK Ivan. « The Distinctive City: Pitfalls in the Pursuit of Differential Advantage ». *Environment and Planning*, vol. 41, janvier 2009, pp. 13-30.

QUAND LES VILLES DEVIENNENT DES MARQUES

« I Amsterdam », Hong Kong « Asia's World City », « OnlyLyon » sont autant d'exemples récents de créations de marque par des villes¹. Indubitablement, le stade de la seule « campagne de communication » est dépassé par certaines cités hypermodernes, pour construire quelque chose de plus pérenne, de plus durable : une marque.

I amsterdam.

Les décideurs urbains ont pris conscience du succès de ce mode de gestion qu'est la marque, outil qui est né et s'est développé dans l'univers marchand, mais est aussi pertinent dans une gestion non marchande. Ce qui est derrière l'efficacité de la marque dépasse la question commerciale — il n'est pas question de « vendre la ville » — mais concerne pleinement celle du choix. Il faut alors dire deux mots du monde dans lequel émergent ces marques de ville, pour les comprendre.

Au centre du monde sont les individus². Mais il faut lever tout de suite quelques obstacles théoriques : l'individu urbain contemporain n'est pas — ou pas seulement — l'individu égoïste, tourné vers lui-même, l'individu asocial. Des sociologues comme François de Singly ou Gilles Lipovetsky nous mettent en garde contre une compréhension trop simple de la personne. Ce qui définit le mieux l'individu contemporain, c'est plutôt la notion de choix. L'individu se construit en faisant des choix. Il choisit ses relations, il choisit ses activités professionnelles, s'il peut, et ses loisirs. Il choisit les objets qui l'entourent, il consomme. Il choisit aussi où il vit, mais cette question appelle quelques précisions.

Dans mes recherches, j'échange avec des individus — citoyens, chefs d'entreprise, étudiants, etc. — sur leurs rapports aux villes. La manière dont les sujets mettent en narration la ville dans le récit de leur vie me semble importante : ils conçoivent les villes comme des ensembles de possibilités.

Ils abordent les villes comme autant de lieux où réaliser leurs projets et bougent en fonction de ceux-ci. De fait, ils mettent les villes dans une véritable situation de concurrence pour les attirer. Le choix de la ville se fait le plus souvent parce qu'un projet peut s'y dérouler ; c'est là que se crée le sens de la ville pour chacun, dans la projection de soi dans un lendemain proche ou lointain.

Les conséquences de ce constat sont importantes. Car il ne s'agit plus seulement de « communiquer une image positive », en pensant que l'esprit des gens est un miroir dans lequel va se refléter la ville, et que la bonne communication y produit une belle image. On ne tient pas compte, quand on aborde ainsi la marque, du fait que les gens intègrent les villes dans leurs projets, dans leurs choix de vie. Dans cette perspective, la question de l'image de la ville, pourtant au centre des discours des consultants et de la presse, est assez marginale. On ne choisit pas son lieu de vie en fonction de son classement dans les revues. La création d'une marque doit éviter à la ville de se perdre dans son reflet, tel un narcisse découvrant son reflet dans les yeux des citoyens.

Créer une marque c'est, pour une ville, mettre en forme ses potentialités, dont les individus peuvent se saisir. Attirer

1. Nous évoquerons indifféremment villes et intercommunalités, ces dernières étant le plus souvent les échelles pertinentes de gestion de la marque. Le phénomène de « métropolisation » et la question des intercommunalités peuvent renseigner sur le besoin des villes de travailler, depuis quelques années, leur dimension symbolique.

2. BOURDIN Alain. *La Métropole des individus*. La Tour d'Aigues : éd. de l'Aube, 2005.

des citoyens, des entreprises, cela ne peut se faire seulement en mettant en avant une image consciencieusement construite dans les bureaux d'une agence de publicité. Il s'agit plutôt de formuler un projet de marque, projet qui peut se présenter comme une promesse pour les citoyens. Bien entendu, un projet pertinent est complexe et unique pour chaque ville. C'est aussi un projet par nature interdisciplinaire, qui nécessite un portage politique fort. Que me promet cette ville ? En quelles matières est-elle exigeante ? Que puis-je y faire ? Ce sont les questions que se posent les gens et auxquelles une marque de ville doit pouvoir apporter des éléments de réponse.

On comprend alors pourquoi un logo ou un slogan, même très réussi, n'a jamais changé le destin d'une ville. Mais un travail stratégique de fond, pourquoi pas exprimé par un slogan ou un logo, oui. Créer une « communauté d'ambassadeurs », comme Lyon ; travailler l'expérience urbaine, comme Amsterdam ; intégrer la problématique de la montée des eaux à la symbolique de la ville, comme Rotterdam : voilà ce qui peut conduire à créer une marque de ville. Il s'agit de mener un travail de fond sur le sens de la ville, dans une perspective interdisciplinaire et transversale. La marque d'une ville peut se concevoir comme un travail sur les potentialités de la cité pour les citoyens. La marque ne devrait pas être réduite à un travail cosmétique, un rajout à la ville, mais vue comme quelque chose qui travaille sa forme et concerne autant son

urbanisme, sa politique culturelle, son architecture, son mobilier urbain, ses événements, que ses discours *marketing*.

La marque peut alors être un formidable outil stratégique pour une ville, notamment dans une perspective internationale : la marque d'une ville peut en effet « voyager », à la fois avec les responsables du développement de la ville, ceux de l'office du tourisme, mais aussi les habitants « ambassadeurs » de leur cité. Elle facilite l'inscription de la ville dans les divers réseaux nationaux et internationaux, par sa forme condensée. Elle « positionne » la ville en exprimant sa manière d'être. Là encore, l'important est de tenir compte des projets possibles dans la cité, et de leur capacité à intéresser un public international.

Depuis peu, les villes s'approprient donc la notion de marque. La démarche est récente et parfois encore maladroite. Les approches les plus superficielles visent à « améliorer l'image » de la ville. D'autres, plus intéressantes, se structurent autour d'un véritable projet de sens, aptes à entrer en résonance avec ceux de leurs publics locaux, nationaux et internationaux. Quelque chose est donc en train de s'inventer, qui demande mieux qu'une stratégie de mimétisme vis-à-vis des marques marchandes. C'est la signification de la ville qui est en jeu, dans un monde où la marque est un mode performant d'organisation du sens.

*Boris Maynadier*³

3. Doctorant au Centre de recherche en management de l'Institut d'administration des entreprises de Toulouse, et enseignant-chercheur à l'Institut supérieur européen de gestion de Toulouse.

Une compétition sur des valeurs matérielles

Certains indicateurs nous dépeignent une compétition fondée sur une logique rationnelle. Ils comparent les villes entre elles sur une multitude de critères socio-économiques objectifs. Certains s'intéressent notamment aux facteurs matériels de compétitivité économique que les villes peuvent déve-

lopper pour attirer et développer des entreprises. Il s'agit, par exemple, du classement *European Cities of the Future* publié chaque année par le magazine *FDI (Foreign Direct Investment)*, spécialisé dans les investissements directs étrangers ⁸.

Ce classement combine de très nombreux critères issus de différentes sources (statistiques, autres classements, évaluation d'experts...) pour classer les villes européennes :

— leur potentiel économique (prévisions de croissance du PIB et de l'emploi, activité commerciale, inflation, politique économique nationale...) : les villes les plus performantes sont Luxembourg, Tallinn, Paris, Londres, Cracovie ;

— leur esprit entrepreneurial (taxes et prélèvements, taux de créations d'entreprise, liberté d'entreprendre, protection sociale...) : les villes les plus performantes sont Londres, Genève, Édimbourg, Dublin, Manchester ;

— leur qualité de vie (pouvoir d'achat, taux d'imposition, santé, pollution, espérance de vie, vitesse des déplacements, indice de bonheur des habitants...) : les villes les plus performantes sont Londres, Dublin, Francfort, Paris, Madrid ;

— leurs ressources humaines (dépenses d'éducation, classement des MBA [*masters of business administration*], productivité horaire, facilité d'embauche, diplômés de formations scientifiques, langues parlées...) : les villes les plus performantes sont Londres, Édimbourg, Paris, Berlin, Copenhague ;

— leurs coûts (salaire minimum, coût global d'implantation, coût des télécommunications, coût moyen de la main-d'œuvre, indice du coût de la vie...) : les villes les plus performantes sont Varsovie, Cracovie, Wrocław, Prague, Budapest ;

— leurs infrastructures (investissements dans les transports et les télécommunications, taux de pénétration du haut débit, qualité perçue des infra-

Tableau 1 — Classement *European Cities of the Future* 2008-2009

Londres	1	Tallinn	11	Dublin	21
Paris	2	Madrid	12	Rotterdam	22
Berlin	3	Genève	13	Lyon	23
Copenhague	4	Barcelone	14	Vienne	24
Amsterdam	5	Bristol	15	Stockholm	25
Édimbourg	6	Birmingham	16	Östersund	26
Cardiff	7	Glasgow	17	Düsseldorf	27
Francfort	8	Hambourg	18	Varsovie	28
Bruxelles	9	Waterford City	19	Dundee	29
Manchester	10	Leeds	20	Liverpool	30

Source : FDI.

8. Site Internet www.fdimagazine.com/news/fullstory.php/aid/1543/EUROPEAN_CITIES_OF_THE_FUTURE_2008_09.html.

structures de transport...) : les villes les plus performantes sont Londres, Paris, Francfort, Berlin, Bruxelles ;

— leur attractivité pour des investisseurs (investissements directs étrangers, indice de confiance des investisseurs, qualité du *marketing* territorial et de la stratégie de développement économique...) : les villes les plus performantes sont Londres, Bruxelles, Paris, Leipzig, Tallinn.

Dans le même registre, on peut citer également :

— L'étude *Choix concurrentiels* publiée annuellement par KPMG ⁹ pour évaluer les coûts d'implantation des entreprises à l'échelon international. Elle met en évidence la très bonne position des villes australiennes et françaises, devant toutes les villes japonaises, américaines et européennes.

— L'indice *World Knowledge Competitiveness* publié par le Centre for International Competitiveness ¹⁰ de l'université de Cardiff pour évaluer la compétitivité des régions dans l'économie de la connaissance. Ce classement illustre l'hégémonie des villes américaines dans ce domaine, seules quelques régions urbaines japonaises et du nord de l'Europe figurent dans les 20 premières places.

— L'indice *European Competitiveness* publié par Robert Huggins Associates Ltd. ¹¹, qui évalue la compétitivité des régions européennes en fonction de leur potentiel d'innovation, de leur performance économique et de leurs infrastructures. Il fait apparaître en bonne position Bruxelles, les régions finlandaises, Paris et l'Île-de-France, Stockholm, Luxembourg, Prague, Hambourg, Londres et Bratislava.

Les hiérarchies obtenues dans ces différents classements sont très différentes et parfois surprenantes. Cela met bien en évidence la difficulté de mesurer objectivement un phénomène aussi complexe que la compétitivité d'une ville.

De la même manière, d'autres indices s'intéressent à la qualité de vie des habitants. Les villes les utilisent pour évaluer leur capacité à attirer des talents et à satisfaire les exigences de leur population. Le plus couramment utilisé est le *Quality of Living Index* publié annuellement par Mercer, un cabinet de conseil en ressources humaines ¹².

Cet indice mesure la qualité de vie dans plus de 350 villes du monde à partir d'une évaluation détaillée de 39 critères regroupés dans les catégories suivantes :

— environnement politique et social (stabilité politique, criminalité, application des lois...) ;

9. Site Internet www.choixconcurrentiels.com.

10. Site Internet www.cforic.org/pages/wkci2008.php.

11. Site Internet www.hugginsassociates.com/product_info.php/cPath/23/products_id/49.

12. Site Internet www.mercer.com/qualityofliving.

Tableau 2 — Classement selon l'indice Mercer de qualité de vie 2008

Zurich	1	Luxembourg	17	Tokyo	35
Genève	2	Ottawa	19	Lyon	36
Vienne	2	Stockholm	20	Boston	37
Vancouver	4	Perth	21	Yokohama	38
Auckland	5	Montréal	22	Londres	38
Düsseldorf	6	Nuremberg	23	Kobe	40
Frankfort	7	Oslo	24	Milan	41
Munich	7	Calgary	25	Barcelone	42
Berne	9	Dublin	25	Madrid	43
Sydney	10	Hambourg	27	Osaka	44
Copenhague	11	Honolulu	28	Washington	44
Wellington	12	San Francisco	29	Chicago	44
Amsterdam	13	Adélaïde	29	Lisbonne	44
Bruxelles	14	Helsinki	29	Portland	48
Toronto	15	Paris	32	New York	49
Berlin	16	Singapour	32	Seattle	50
Melbourne	17	Brisbane	34		

Source : Mercer.

- environnement économique (régulation des taux de change, services bancaires...);
- environnement socioculturel (censure, atteintes aux libertés et droits individuels...);
- considérations médicales et sanitaires (fournitures et services médicaux, maladies infectieuses, eaux traitées, élimination des déchets, pollution de l'air...);
- écoles et éducation (niveau et disponibilité des écoles...);
- services publics et transports (électricité, eau, transports publics, fluidité de la circulation...);
- loisirs (restaurants, théâtres, cinémas, sports et loisirs...);
- biens de consommation (disponibilité de la nourriture et des produits de consommation courante, voitures...);
- logement (habitat, appareils électroménagers, services de maintenance...);
- nature (climat, catastrophes naturelles...).

Il s'agit de mesurer la qualité de vie sur des critères objectifs ; le classement ne prend donc pas en compte les aspects émotionnels de la vie en ville et de l'attractivité des métropoles : ambiance, image de marque, ou même attrait pour le risque et l'excitation... Il privilégie donc des villes rassurantes mais qui manquent parfois de dynamisme en matière culturelle ou de loisirs. On y voit figurer en tête les villes suisses, allemandes, australiennes ou d'Europe centrale ou du Nord, mais pas les villes plus latines, les grandes métropoles mondiales ni les villes américaines.

Sur le même thème, on peut noter le classement de qualité de vie du *Reader's Digest*¹³, plus original et réalisé ponctuellement en 2007. Il donne la part belle aux aspects environnementaux de la qualité de vie en ville en associant au PIB par habitant des critères tels que la surface d'espaces verts, les transports en commun, le recyclage des déchets, la pollution... Il fait apparaître en tête les villes de Stockholm, Oslo, Munich, Paris, Francfort, Stuttgart, Lyon, Düsseldorf, Nantes et Copenhague. Le classement obtenu est fort différent de celui de Mercer et illustre encore la difficulté de mesurer un phénomène complexe par l'agrégation d'indicateurs. Le choix des critères utilisés pour mesurer la qualité de vie influe fortement sur le résultat.

Finalement, ces indicateurs « objectifs » que les villes utilisent pour mesurer leur compétitivité sur la scène internationale doivent être manipulés avec précaution tant leurs modes de construction influent sur le classement obtenu. Ils sont néanmoins révélateurs d'une logique d'évaluation rationnelle multicritère qui peut guider un chef d'entreprise dans ses choix d'implantation et de développement, ou un décideur public dans l'élaboration de sa stratégie de développement territorial. Une utilisation réfléchie et mesurée de ces classements peut être utile pour piloter la stratégie de compétitivité d'une ville et orienter ses choix pour développer sa valeur d'usage. Attention tout de même à prendre

Ces classements n'existent pas de manière innocente et sont toujours révélateurs d'une volonté de leur concepteur

le recul suffisant pour décoder d'où viennent ces classements, qui les publie et quelle est la stratégie sous-jacente : ils n'existent pas de manière innocente et sont toujours révélateurs d'une volonté de leur concepteur, que ce soit un cabinet de conseil privé ou une institution publique.

Une concurrence subjective sur des valeurs d'image

Une ville qui souhaite renforcer sa compétitivité afin d'attirer des entreprises ou des habitants, afin de les aider à se développer ou d'améliorer leur niveau de vie, pourrait tout simplement adapter sa stratégie en s'inspirant des enquêtes réalisées régulièrement auprès de ces mêmes publics. Cette autre approche s'appuie sur les avis subjectifs exprimés par les principaux intéressés, habitants ou entrepreneurs, à propos du ressenti qu'ils ont et de l'expérience que les villes leur procurent.

Le classement *European Cities Monitor* publié chaque année par Cushman & Wakefield¹⁴, depuis 1990, est l'un des plus utilisés en Europe par les agences de développement des grandes métropoles pour évaluer leur stratégie et se positionner les unes par rapport aux autres.

13. Site Internet www.rd.com/your-america-inspiring-people-and-stories/best-places-to-live-green/article45734.html.

14. Site Internet www.cushwake.com/cwglobal/jsp/kcReportDetail.jsp?Country=EMEA&Language=EN&catId=100003&pId=c17500010p.

Tableau 3 — European Cities Monitor 2008 de Cushman & Wakefield

Londres	1	Milan	13	Rome	25
Paris	2	Manchester	14	Vienne	26
Francfort	3	Dublin	15	Glasgow	27
Bruxelles	4	Lisbonne	16	Leeds	28
Barcelone	5	Hambourg	17	Istanbul	29
Amsterdam	6	Lyon	18	Helsinki	30
Madrid	7	Prague	19	Bucarest	31
Berlin	8	Stockholm	20	Moscou	32
Munich	9	Birmingham	21	Oslo	33
Zurich	10	Budapest	22	Athènes	34
Genève	11	Copenhague	23		
Düsseldorf	12	Varsovie	24		

Source : Cushman & Wakefield.

Afin d'élaborer ce classement, une enquête permet de recueillir l'opinion des dirigeants de 500 grandes entreprises européennes concernant l'attractivité des principales métropoles en Europe. Outre le classement des villes les plus propices au développement de leur activité, l'étude révèle aussi les critères que ces entrepreneurs utilisent pour forger leur avis (disponibilité d'un personnel qualifié, accès aux marchés, télécommunications et accessibilité internationale, coût de la main-d'œuvre, climat économique, offre de bureaux, qualité de vie...).

Ce classement révèle les villes que les dirigeants de grandes entreprises considèrent comme compétitives. Les villes bien classées par leurs soins sont celles qui correspondent à leurs préoccupations économiques d'entreprises multinationales. Il s'agit de villes bien intégrées dans la mondialisation qui disposent d'une taille critique, de fonctions métropolitaines et d'une bonne notoriété.

Sur le même principe, les opinions d'individus à travers le monde sont recueillies chaque année par la société GMI (Global Market Insight) de Simon Anholt afin de mesurer l'image de marque de 60 métropoles internationales, leur potentiel d'attraction et leur rayonnement. Il s'agit du *City Brands Index* (CBI) qui s'appuie sur une enquête en ligne auprès de plus de 15 000 personnes dans 20 pays différents¹⁵. Elle mesure l'image des villes à partir de six catégories de critères :

— Le statut : comment la ville est-elle perçue par rapport aux autres ? L'avez-vous déjà visitée ? Quelle est sa contribution en matière de culture et de science ? Comment percevez-vous la stratégie de la ville ?

— L'endroit : est-ce une ville plaisante à visiter ? Est-elle belle ? Comment est son climat ?

15. Voir site Internet www.simonanholt.com (cette enquête est aujourd'hui réalisée en partenariat avec GfK [Growth for Knowledge]).

Tableau 4 — City Brands Index 2007

Sydney	1	Milan	15	Manchester	29
Londres	2	Copenhague	16	Helsinki	30
Paris	3	Stockholm	17	Rio de Janeiro	31
New York	4	Bruxelles	18	Budapest	32
Rome	5	Auckland	19	Séoul	33
Melbourne	6	Tokyo	20	Beijing	34
Barcelone	7	Dublin	21	Moscou	35
Vancouver	8	Édimbourg	22	Reykjavik	36
Amsterdam	9	Singapour	23	Varsovie	37
Montréal	10	Chicago	24	Johannesburg	38
Toronto	11	Oslo	25	Istanbul	39
Berlin	12	Hong Kong	26	Riga	40
Madrid	13	La Haye	27		
Genève	14	Prague	28		

Source : GMI.

— Le potentiel : est-il facile d’y trouver un emploi ? Choisiriez-vous cette ville pour travailler ou pour étudier ?

— L’attractivité : trouvez-vous cette ville attractive ? Pensez-vous qu’il y ait des choses intéressantes à y faire ?

— Les habitants : sont-ils accueillants envers les touristes ? Comment vous sentiriez-vous dans cette ville si vous deviez y résider ?

— Les conditions de vie : pourriez-vous y vivre ? Pensez-vous que les infrastructures publiques sont satisfaisantes (écoles, hôpitaux, transports, structures sportives, etc.) ?

Ce classement met surtout en avant les grandes villes capitales et celles qui sont réputées pour leur mode de vie agréable et leur ambiance vivante. Vu de l’Europe, il peut paraître surprenant de voir figurer en bonne position un certain nombre de villes australiennes mais il faut prendre en considération l’aspect réellement international de l’échantillon des personnes interrogées, ce qui évite finalement une vision trop européocentrique. Simon Anholt, lorsqu’il présente les résultats de son enquête, montre en général plusieurs classements correspondant à différents sous-échantillons : le classement des Européens, celui des Nord-Américains, etc. Il met ainsi en évidence la diversité des perceptions de l’image des villes selon le profil des publics concernés.

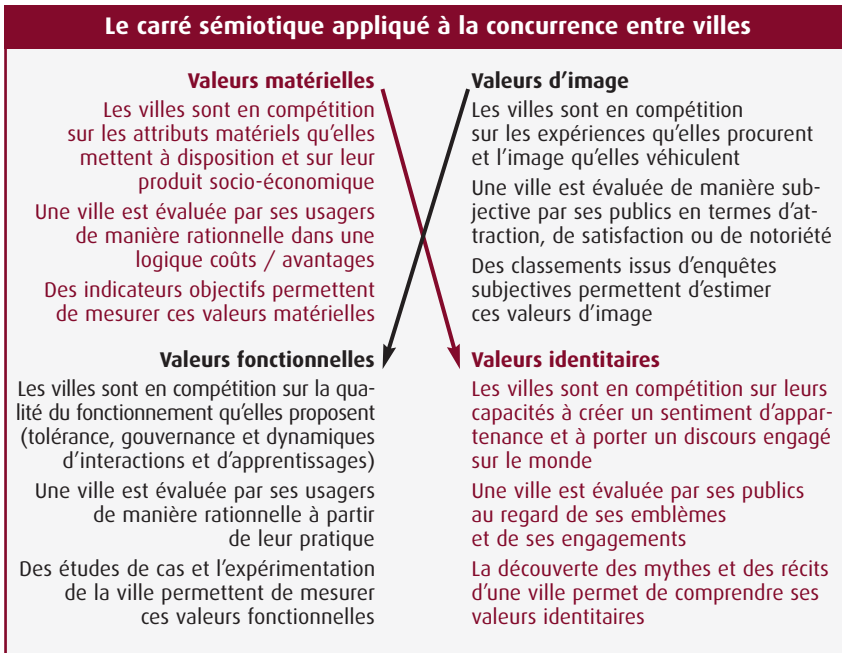
Ces deux classements fondés sur des enquêtes d’opinion sont parfois critiqués pour leur manque d’objectivité. Ils s’appuient cependant sur des méthodologies rigoureusement explicitées et fournissent une information fort utile aux villes sur la manière dont elles sont perçues par leurs publics cibles, ceux auprès desquels elles cherchent justement à se rendre désirables et à renforcer leur valeur d’image.

Vers de nouvelles scènes de compétition

Aujourd'hui, la concurrence entre les villes se joue essentiellement sur les deux scènes dont nous venons de parler : sur le registre matériel et sur le registre de l'image. Ces deux registres se retrouvent à la fois dans les analyses d'experts et les classements publiés, dans les discours stratégiques des villes, ainsi que dans les choix des publics cibles eux-mêmes (habitants, entreprises) qui arbitrent soit de manière rationnelle sur des considérations matérielles, soit de manière subjective sur des considérations d'image.

Les villes sont bien en compétition sur ces deux scènes, mais n'y a-t-il pas d'autres dimensions de la compétitivité des villes qui méritent d'être explorées, même si elles sont moins apparentes à l'heure actuelle ? Dans le cas des villes européennes, ne pourrions-nous pas trouver une manière de compenser un déficit de taille ou de notoriété ?

Afin d'aller plus loin dans l'analyse des différents discours sur la compétitivité des villes et de dépasser cette simple opposition entre valorisation matérielle et valorisation d'image, nous pourrions nous inspirer d'un modèle d'analyse issu de la sémiotique, à savoir le carré sémiotique¹⁶. Ce carré permet d'analyser les structures sémantiques qui sous-tendent les discours sur



16. Pour une présentation de ce modèle et une application à l'univers du *marketing* et de la consommation, voir FLOCH Jean-Marie. *Sémiotique, marketing et communication. Sous les signes, les stratégies*. Paris : Presses universitaires de France, 1990.

un sujet. Il met en scène les deux termes contraires qui fondent une catégorie sémantique (ici la valeur matérielle et la valeur d'image) et leur adjoint deux autres termes contradictoires (ici la valeur identitaire comme contradictoire de la valeur matérielle, et la valeur fonctionnelle comme contradictoire de la valeur d'image). Il fait ainsi apparaître deux nouvelles facettes de la compétition entre les villes, complémentaires des précédentes, mais apportant davantage de profondeur et ouvrant de nouvelles possibilités stratégiques.

Nous avons déjà exploré la compétition qui se joue aujourd'hui sur les valeurs matérielles et d'image, les indicateurs utilisés pour classer et comparer les villes entre elles ainsi que les stratégies qui en découlent. Voici deux nouvelles scènes de compétition qui offrent de nouvelles voies de réflexion et de projets.

Se démarquer sur des valeurs fonctionnelles

Si l'on interroge un chef d'entreprise sur les raisons de son implantation dans une ville, il citera spontanément un certain nombre de critères objectifs liés aux coûts, à la proximité de ses marchés, etc. En prenant un peu plus de temps pour parler avec lui, il en viendra très certainement à évoquer la manière dont il a expérimenté le fonctionnement de la ville, les relations avec les institutions, les réseaux professionnels, les partenariats potentiels, etc. Cette valeur fonctionnelle de la ville est beaucoup plus difficile à mesurer mais elle joue un rôle important dans le choix d'un chef d'entreprise car elle est essentielle au développement de son activité.

Une littérature abondante ¹⁷ met en évidence les effets du tissu social, des interactions et des phénomènes d'apprentissage collectifs comme fondements de la compétitivité d'un territoire et des entreprises qui y sont installées.

Le nouvel enjeu pour les villes est de trouver les moyens, bien sûr de faire fonctionner ces systèmes territoriaux, mais aussi de valoriser leur apport dans la compétition économique qui les oppose à d'autres villes. La labellisation des « pôles de compétitivité » à la française ou des *science cities* britanniques contribue à rendre plus visibles ces dynamiques locales de fonctionnement.

Sur le même registre, quand il s'agit d'attirer de nouveaux habitants et notamment des talents capables de contribuer au développement du territoire, pourquoi ne pas explorer la possibilité de mettre en avant la valeur fonctionnelle de la ville. Un individu peut être attiré certes par l'image de la ville, par des caractéristiques matérielles, mais aussi par des principes de fonctionnement qui lui conviennent. Richard Florida ¹⁸ propose une ma-

17. Notamment les travaux du GREMI (Groupe de recherche européen sur les milieux innovateurs) avec, par exemple, l'ouvrage suivant : CREVOIZIER Olivier et CAMAGNI Roberto (sous la dir. de). *Les Milieux urbains : innovation, systèmes de production et ancrage*. Neuchâtel : éditions Edes, 2000.

18. FLORIDA Richard, TINAGLI Irene. *Europe in the Creative Age*. Londres : Demos, 2004.

nière de mesurer le « bon fonctionnement » d'une ville pour attirer des talents : il s'agit de prendre en compte le niveau de tolérance, synonyme d'ouverture d'esprit et de propension à créer ! Voici une autre piste à explorer pour une ville qui souhaite figurer en bonne position dans la compétition internationale.

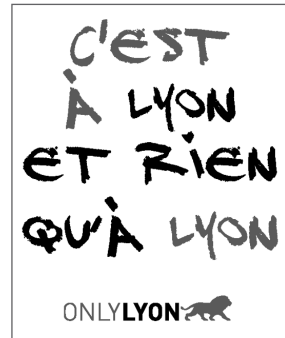
Vers une concurrence sur les valeurs identitaires

En prenant le contre-pied d'une valorisation purement matérielle des bénéfices apportés par la ville, mais aussi en donnant un peu de profondeur aux effets d'images et de ressenti, nous pourrions imaginer de nouvelles stratégies pour développer ce que Simon Anholt¹⁹ appelle la *competitive identity*.

Ainsi, dans un monde où la globalisation entraîne une certaine uniformisation des modes de vie et des villes, où les stratégies de communication ont tendance à prendre le pas sur les transformations réelles, chaque ville devra s'attacher à valoriser son identité propre :

- créer un sentiment d'appartenance autour d'emblèmes rassembleurs qui mobilisent la fierté des habitants et entreprises du territoire ;
- afficher son caractère unique et distinctif grâce à ces mêmes emblèmes rayonnant vers l'extérieur ;
- porter un discours engagé sur les enjeux du monde, afficher sa mission par des actions symboliques remarquables.

L'évolution de la stratégie de marque développée par Lyon (« OnlyLyon ») illustre bien ce virage en train de se prendre : après avoir justifié leur slogan « C'est à Lyon et rien qu'à Lyon » par un beau logo et une multitude d'attributs matériels du territoire (biennales culturelles, nombre de chercheurs, flux aéroportuaires...), la nouvelle orientation en cours d'élaboration s'appuie sur des éléments fondateurs de l'« âme lyonnaise » et les emblèmes qui les véhiculent, et qui sont réellement uniques à Lyon (contrairement aux attributs que nous venons de citer...).



Après l'ère de la compétition sur l'image et les valeurs matérielles, où une approche simpliste de la communication et du *marketing* avait la part belle, nous pourrions bien entrer dans l'ère de la compétition sur les identités où un travail d'« emblématisation » serait au cœur des processus d'appropriation et de différenciation entre les villes.

19. ANHOLT Simon. « Place Branding: Is It Marketing, or Isn't It? » *Place Branding and Public Diplomacy*, n° 4, 2008, pp. 1-6.



GRANDS DOSSIERS AU SOMMAIRE DES DERNIERS FUTURIBLES

Libertés et sécurité à l'ère numérique - n° 353 - juin 2009

- « Société sous surveillance, peur d'universitaires ? », par Olivier Hassid
- « L'automatisation des contrôles de vitesse », par Laurent Carnis
- « Libertés versus sécurité », par André-Yves Portnoff

Industrie automobile - n° 351 - avril 2009

- « Quel avenir pour la voiture électrique ? », par Pierre Bonnaure
- « Automobile : la révolution reste à venir », par Michel Drancourt

Science, technologie et société - n° 350 - mars 2009

- « Les besoins en science et technologie. Une prospective scientifique et technologique guidée par la demande : le projet québécois "Perspectives STS" », par Alain Bergeron
- « Impliquer la société dans les politiques de recherche. L'expérience d'Agora 2020 », par Sébastien Maujean et Jacques Theys

La guerre revisitée et le maintien de la paix - n° 349 - février 2009

- « Pour une force de sécurité humaine. Une autre méthode de maintien de la paix », par Klaus Reinhardt
- « La problématique de la guerre revisitée. Science, technologie et *theatrum belli* », par Geneviève Schméder

BON DE COMMANDE

À photocopier et à retourner à *Futuribles* - 47 rue de Babylone - 75007 Paris - France • Tél. 33 (0)1 53 63 37 71
Fax 33 (0)1 42 22 65 54 • diffusion@futuribles.com • www.futuribles.com

Je commande **numéro(s)**

et **numéro(s)**

- 13 € France métropolitaine
 14 € autres pays / outre-mer

Je règle € par :

- chèque à l'ordre de *Futuribles*
 carte Visa American Express

N° Exp.

Trois derniers chiffres du n° au dos de la carte

Nom

Titre

Organisation

Adresse

.....

Tél

Date Signature

Les villes qui gagnent, les villes qui perdent

FORCES ET FAIBLESSES DES RÉGIONS
MÉTROPOLITAINES EUROPÉENNES

PAR CHRISTIAN VANDERMOTTEN ¹

Quelles sont les villes européennes les plus attractives, où se situent-elles et quelles sont les raisons qui justifient ou participent à leur attractivité ? Christian Vandermotten, qui travaille sur ces questions depuis longtemps dans le cadre de l'IGEAT, propose ici divers éléments de réponse à partir des travaux de comparaison internationale réalisés par l'IGEAT.

Outre les comparaisons de produit intérieur brut par habitant, il se fonde sur deux indices : l'indice fonctionnel et celui d'internationalisation, qui permettent d'apprécier les atouts concrets d'une ville ou d'une aire urbaine (connectivité, présence de sièges sociaux d'entreprise, économie de la connaissance, tourisme, patrimoine...). Cela permet de dresser un classement des villes les plus internationalisées et aux fonctions les plus fortes, dans lequel arrivent en tête de grandes aires métropolitaines (Londres, Paris, Rome, Madrid, Amsterdam, Bruxelles, Munich...), certaines capitales d'Europe centrale ou orientale (Prague, Budapest, Varsovie...) ; mais dont se détachent deux « frustrés » des bénéfiques de l'ouverture à l'Est (Berlin et Vienne), ainsi qu'un certain nombre de perdants, essentiellement des villes et conurbations de vieille tradition industrielle (Manchester, Liverpool, Lille, la Ruhr...). Mais attention, souligne l'auteur : la prospérité renouvelée des grandes métropoles européennes ne doit pas faire oublier les défis sociaux qui restent à relever (intégration des popu-

1. Ancien président de l'Institut de gestion de l'environnement et d'aménagement du territoire (IGEAT) et codirecteur du Laboratoire de géographie humaine de l'ULB, Université libre de Bruxelles (deux services travaillant en symbiose) ; membre de l'Académie royale des sciences, des lettres et des arts de Belgique.

lations immigrées, gouvernance, mobilité...). Et de conclure sur les différents éléments qui constituent les conditions des succès urbains dans les domaines économique, social, patrimonial, environnemental, etc. **S.D. ■**

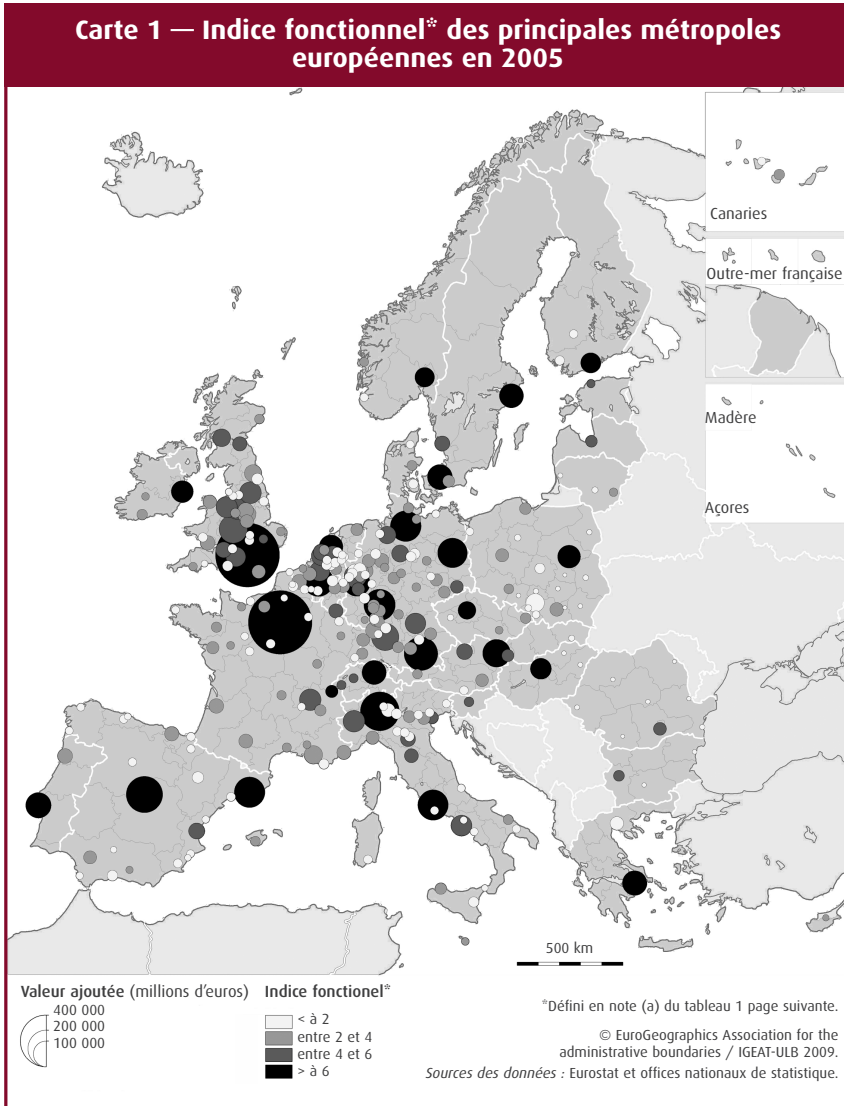
Le poids métropolitain

Le développement de la périurbanisation après la Seconde Guerre mondiale et l'affranchissement des contraintes imposées précédemment par le seul usage des transports publics, imposent aujourd'hui d'examiner la question des grandes villes à l'échelle des régions métropolitaines, celle des bassins d'emploi qu'elles commandent et structurent. Ces métropoles européennes sont définies plus encore par le haut niveau qualitatif de leurs fonctions et par leur forte insertion dans les réseaux mondiaux, que par le volume de leur population : elles concentrent les structures de commandement économique, en particulier les sièges des grandes sociétés transnationales ; elles fixent les bureaux des sociétés financières et des firmes de services aux entreprises de niveau mondial ; elles accueillent les principaux *hubs* du transport aérien et éventuellement ferroviaire à grande vitesse. Elles sont donc les nœuds de l'économie tertiaire mondialisée en réseau.

Les plus grandes régions métropolitaines européennes et les plus internationalisées d'entre elles se concentrent dans l'ellipse s'étendant du cœur de l'Angleterre à Rome, par l'axe rhénan, avec Paris en bordure occidentale. Berlin et Vienne tentent de se positionner en passerelles vers l'est, aux marges orientales de cet espace central. En dehors de celui-ci, qui fournit 72 % du produit intérieur brut (PIB) et concentre 60 % de la population de l'Union européenne à 27, plus la Norvège et la Suisse, sur 19 % de sa superficie, les seules villes présentant un haut niveau d'internationalisation sont des capitales nordiques, méditerranéennes et de l'Europe centre-orientale. Encore, les capitales centre-orientales apparaissent-elles dépourvues de structures de commandement de niveau transnational : elles sont des relais nationaux pour les grandes firmes internationales de services et les banques ouest-européennes, qui contrôlent largement ces économies. Madrid joue quant à elle un rôle majeur de liaison entre l'Europe et l'Amérique latine. Pour leur part, les capitales nordiques, en particulier Stockholm et Helsinki, dominent des économies dont la « périphéricité » géographique n'exclut pas le très haut niveau technologique de leur industrie, dont le contrôle par le capital national reste remarquable malgré la faible population de ces pays.

Le renouveau économique des régions métropolitaines

Après avoir connu, depuis les années 1960, dans un contexte de désindustrialisation, une légère diminution de leur PIB par habitant relatif, mais



en restant toutefois à un très haut niveau, les grandes régions métropolitaines renforcent à nouveau leur suprématie relative depuis le début de la décennie 1990. Ce constat s'exprime mieux encore par comparaison avec les moyennes nationales des pays dans lesquels ces régions métropolitaines sont insérées, que par rapport aux moyennes européennes : les différentiels des dynamiques nationales restent très significatifs à l'intérieur de l'Europe, malgré le renforcement de l'intégration économique, et peuvent masquer les logiques des dynamiques régionales.

Tableau 1 — Évolution du PIB/hab. par rapport aux moyennes les capitales de l'Europe centre-orientale et les conurbations

LES GAGNANTS	Indice fonctionnel (a)	Indice d'internationalisation (b)	PIB/hab. (moyenne nationale = 100)	
			1995	2005
Les aires métropolitaines les plus internationalisées et à très haut niveau fonctionnel				
Londres	9,7	10,0	136	146
<i>Bassin de Londres</i>			121	127
Paris (île-de-France)	9,5	10,8	152	154
Rome	8,4	2,5	121	135
Madrid	8,2	3,5	131	130
Amsterdam	8,2	4,0	134	142
Bruxelles	8,1	2,6	136	139
Munich	7,8	3,2	170	185
Athènes	7,4	1,6	108	136
Hambourg	7,4	1,5	134	134
Copenhague	7,3	2,1	119	121
Zurich	7,3	2,9	128	131
Helsinki	7,2	1,6	132	138
Milan	7,1	3,2	154	154
Barcelone	6,8	1,9	120	118
Stockholm	6,7	2,6	128	139
Francfort	6,6	4,1	186	185
Genève	6,1	–	115	117
Les capitales de l'Europe centre-orientale				
Prague	7,3	1,8	130	151
Budapest	7,3	1,6	144	163
Varsovie	6,5	1,6	163	205
Ljubljana	4,9	–	132	138
Bucarest	4,8	0,8	164	211
Sofia	4,7	0,7	178	196
Bratislava	4,4	1,4	214	244
Riga	4,4	0,5	139	144
Tallinn	4,2	0,4	151	153
Vilnius	3,9	0,4	118	145
LES FRUSTRÉS DES BÉNÉFICES DE L'OUVERTURE À L'EST				
Berlin	8,2	1,7	102	86
Vienne	8,1	2,1	144	138

Les grandes régions métropolitaines les plus internationalisées et aux fonctions les plus déterminantes renforcent ou à tout le moins consolident leurs positions, déjà initialement très dominantes (tableau 1). Les deux exceptions notables sont Berlin et Vienne, qui ont manifestement échoué à occuper un rôle d'interface majeure entre l'ouest et l'est de l'Europe, sans doute parce que la nouvelle économie des pays centre-orientaux européens s'est construite sur un mode très dépendant de l'Europe occidentale, qui a impliqué un contrôle direct depuis les grands centres de décision occidentaux, sans besoin de relais.

nationales, dans les métropoles les plus internationalisées, de vieille tradition industrielle

LES PERDANTS

Les villes et conurbations de vieille tradition industrielle	Indice fonctionnel (a)	Indice d'internationalisation (b)	PIB/hab. (moyenne nationale = 100)	
			1995	2005
Rhin-Ruhr	6,2-5,7 (c)	1,2-2,3 (c)	104	103
West Midlands (Birmingham)	5,1	0,9	100	94
Manchester	5,0	1,2	95	94
Merseyside (Liverpool)	4,3	0,4	72	71
Rhin-Neckar	3,9-3,5 (d)	0,2-0,1 (d)	118	116
Tyneside-Teeside	3,8 (e)	0,4	85	83
Lille-ex-bassin minier du Nord	3,3	0,3	81	81
Hainaut et Liège	3,2-1,2 (f)	0,1-0,1 (f)	76	70
Sarre	2,8	0,1	98	99
Lorraine industrielle	2,2-1,8 (g)	-	89	86
Moravie du Nord (bassin d'Ostrava)	2,1	0,0	87	82
Haute Silésie (bassin de Katowice)	1,6	0,1	119	108
Bohême de l'Ouest et du Nord	1,3 (h)	-	93	82

(a) L'indice fonctionnel est calculé en prenant en considération les fonctions administratives (nationales et internationales), les fonctions de commandement économique nationales et internationales (présence de sièges sociaux de firmes d'importance nationale ou mondiale, insertion dans les réseaux des firmes mondiales de services aux entreprises), la connectivité (aérienne, ferroviaire, routière et éventuellement maritime), la place dans l'économie de la connaissance (universités, recherche-développement, haute technologie), les fonctions touristiques et la qualité patrimoniale.

(b) L'indice d'internationalisation prend en compte la présence de sièges sociaux des plus grandes firmes mondiales (d'après le classement Forbes 2005), la présence de bureaux des grandes firmes mondiales de service (d'après les travaux du GaWC [Globalization and World Cities Research Network] de 2001) et la connectivité aérienne (d'après Frédéric Dobruszkes [IGEAT], selon les statistiques 2005 d'OAG). L'indice d'internationalisation est bien corrélé avec l'indice fonctionnel ($r = 0,74$, sur les 128 aires fonctionnelles de plus de 500 000 habitants).

(c) Respectivement Cologne et Düsseldorf.

(d) Respectivement Heidelberg et Karlsruhe.

(e) Newcastle.

(f) Respectivement Liège et Charleroi.

(g) Respectivement Nancy et Metz.

(h) Usti nad Labem.

Sources : Eurostat, ESPON (European Spatial Planning Observation Network) 1.4.3 (étude consacrée à l'analyse des fonctions urbaines des villes européennes), calculs IGEAT.

En Europe périphérique méditerranéenne, la position des capitales s'est renforcée. C'est bien plus vrai encore en Europe centre-orientale, où elles sont pratiquement seules à exercer les fonctions de commandement national et à concentrer les fonctions de relais par rapport à l'économie mondiale.

En revanche, en Europe occidentale, en particulier dans l'ellipse centrale, de nombreuses villes de moindre importance peuvent s'insérer favorablement dans les réseaux de l'économie, en jouant de bonnes conditions d'accessibilité et d'équipement, de proximité par rapport aux centres majeurs,

Tableau 2 — Dynamique économique et niveau de fonctionnalité et d'internationalisation des grandes aires urbaines européennes*

	Coefficient de corrélation entre le PIB/hab. (par comparaison avec les moyennes nationales) et		Coefficient de corrélation entre la dynamique du PIB/hab. (1995-2004), relativement à la dynamique nationale, et	
	l'indice d'internationalisation	l'indice fonctionnel	l'indice d'internationalisation	l'indice fonctionnel
Toutes les grandes aires fonctionnelles européennes (total 128)	0,42**	0,56**	0,19**	0,33**
Grandes aires fonctionnelles de l'Europe occidentale (94)	0,56**	0,65**	0,20**	0,20**
Grandes aires fonctionnelles de l'Europe périphérique méridionale (13)	0,88**	0,76**	0,69**	0,58**
Grandes aires fonctionnelles de l'Europe centre-orientale (21)	0,85**	0,71**	0,75**	0,80**

*Aires urbaines fonctionnelles de plus de 500 000 habitants.
 **Significatif au niveau de probabilité de 95 %.
 Sources : Eurostat, Forbes, GaWC, Frédéric Dobruszkes (IGEAT), ESPON 1.4.3, calculs IGEAT.

couplée avec de moindres coûts fonciers ou charges environnementales, et du bénéfice de niches spécifiques, économiques, voire culturelles (tableau 2).

Il apparaît clairement que la prégnance industrielle est devenue un handicap dans une économie mondialisée et tertiaisée, même quand cette industrie est très orientée vers la haute technologie (tableau 3). C'est particulièrement vrai dans les régions urbaines de vieille industrialisation qui ont perdu, voire parfois n'ont jamais eu, un fort tissu entrepreneurial local. Ces villes, surtout celles nées au XIX^e siècle sur les gisements charbonniers ou très marquées par une histoire d'industrie lourde, manquent en outre des avantages que peut présenter, pour une reconversion postmoderne, un cadre urbanistique et culturel de qualité.

Les défis sociaux

La prospérité renouvelée des grandes régions métropolitaines les confronte néanmoins à des défis majeurs ; de leur capacité à les relever dépendra pour une part aussi leur aptitude à conforter leurs avantages. Ces défis relèvent des champs sociaux et de la gouvernance métropolitaine, et tiennent aux formes prises par la croissance urbaine.

La population des grandes régions métropolitaines ouest-européennes croît le plus souvent, et cette croissance s'est accentuée dans bien des cas au cours de la dernière décennie. Toutefois, une part importante de cette évolution est liée à un regain d'immigration, qui provient de plus en plus d'Europe centre-orientale ou orientale et du monde lointain, alors que l'im-

Tableau 3 — Coefficients de corrélation entre les dynamiques économiques (1995-2004), par référence aux niveaux nationaux, et les structures sectorielles des économies métropolitaines*

	Logistique, transports, services financiers et aux entreprises	Mines et industries manufacturières	Industries technologiques (chimie, machinerie et électronique, matériel de transport)
Europe occidentale (94 aires)	0,14	- 0,22**	- 0,23**
Europe méridionale périphérique (13 aires)	0,31	- 0,35**	0,16
Europe centre-orientale (21 aires)	0,78**	- 0,60**	- 0,44**
Union européenne + Norvège et Suisse (128 aires)	0,24**	- 0,26**	- 0,21**

* Aires urbaines fonctionnelles de plus de 500 000 habitants.
 ** Significatifs au niveau de probabilité de 95 %.
 Sources : Eurostat, ESPON 1.4.3, calculs IGEAT.

migration intra-ouest-européenne ou en provenance du monde méditerranéen proche avait dominé plus exclusivement par le passé. Cette immigration peut aussi entraîner un différentiel de fécondité et de natalité en faveur des plus grandes villes.

Mais la population immigrée est en général peu qualifiée et victime de discriminations plus ou moins larvées à l'embauche ; elle est très différente, dans sa nature, de celle de l'ère fordiste qui faisait appel de manière structurée à des ouvriers directement intégrés, dès leur arrivée, dans la grande industrie ou les mines. Cette nouvelle forme d'immigration ne répond donc pas aux demandes de main-d'œuvre des segments dominants d'une économie métropolitaine très tertiariée et avide de professions de haute qualification. À défaut de politiques adéquates, on assiste à un repli de cette population, première victime du chômage, sur des économies de niches ethniques, sur le travail informel, voire sur des activités illégales. Cette situation, socialement inacceptable, peut aussi conduire à des conflits avec les populations autochtones défavorisées, qu'elle fréquente dans les mêmes quartiers, ou à des attitudes de rejet de la part des populations de classe moyenne inférieure qui vivent aux marges de ceux-ci. Il peut en résulter une montée de la xénophobie, la percée de l'extrême droite, le succès de démagogues populistes.

Dès lors, on assiste à une déconnexion entre réussite économique des métropoles et situation de leur marché du travail : les succès économiques ne s'accompagnent plus nécessairement d'une évolution favorable du marché de l'emploi urbain (tableau 4, page suivante). Les villes confrontées à cette problématique de sous-emploi des populations peu qualifiées devraient veiller à s'engager très résolument en faveur d'une politique d'encadrement des populations immigrées et défavorisées. Les politiques métropolitaines se sont souvent trop cantonnées à la promotion des villes à l'international, encouragées par des pratiques identiques de *benchmarking* menées par les

Tableau 4 — Déconnexion entre économie et situation du marché du travail* dans quelques aires urbaines fonctionnelles

	Bonnes performances en matière d'emploi	Performances médiocres en matière d'emploi
Bon niveau relatif de PIB/hab., se renforçant	Anvers (6 %)	Bruxelles (10 % ; 17 % dans la seule région de Bruxelles-Capitale, partie centrale de l'aire urbaine fonctionnelle)
Niveau intermédiaire de PIB/hab. relatif, stagnant ou légèrement décroissant	Rotterdam (5 %)	Lille (12 %)
Niveau de PIB/hab. moindre que la moyenne nationale et allant en décroissant	Leeds (5 %)	Charleroi (16 %) Berlin (19 %)

*Selon le taux de chômage total 2005 des 15 ans ou plus.

N.B. : les performances en matière de chômage peuvent être influencées par les politiques nationales d'accès au chômage, l'ampleur du recours au temps partiel, les conditions de sortie du chômage pour les travailleurs âgés, etc.

Source : Eurostat, calculs IGEAT.

mêmes bureaux internationaux d'experts ; dans le développement de grands projets, quelque peu clonés les uns sur les autres. Elles se soucient bien moins de l'encadrement social au niveau des quartiers, du secteur non marchand local, de l'économie « d'en bas » qui souvent, à travers le commerce ethnique, relève d'une autre forme d'internationalisation. Pourtant, outre l'impératif social, de telles politiques s'avèrent indispensables pour éviter que des tensions sociales ne viennent altérer l'image des métropoles et donc la poursuite de leur croissance.

Les défis de la mobilité et de la gouvernance intégrée

Un autre défi, qui n'est pas indépendant du précédent, tient à la poursuite de l'étalement urbain, malgré le renouveau de certains quartiers centraux, reconquis par des populations jeunes à haut potentiel culturel. Cet étalement urbain prend des proportions différentes selon les villes et les pays, tant en ce qui concerne les densités de population des villes morphologiques elles-mêmes que par rapport à la proportion de la population de l'aire urbaine fonctionnelle qui y réside (tableau 5).

Globalement, les villes de l'Europe du Nord-Ouest, sauf aux Pays-Bas, apparaissent les moins compactes et les plus périurbanisées. Paris, les villes méditerranéennes et celles de l'Europe centre-orientale (y compris Berlin, longtemps enfermée pour sa partie occidentale) sont les plus denses et les moins périurbanisées, ce phénomène n'ayant débuté dans le dernier cas qu'après la disparition du système soviétique. La périurbanisation aggrave les problèmes de mobilité — qui justifient à eux seuls des politiques de ville

Tableau 5 — Densité de la population des aires morphologiques et importance de la périurbanisation de quelques grandes aires métropolitaines européennes (2005)

	Intensité de la périurbanisation : part de la population de l'aire urbaine fonctionnelle résidant dans l'aire morphologique (a)		
	Forte (< 60 %)	Intermédiaire (60 % -75 %)	Faible (> 75 %)
Densités brutes faibles (< 2 200 hab./km ²)	Leeds-Bradford (38 %) Zurich (44 %) Francfort (53 %) Bruxelles (57 %) Anvers (59 %)	Cologne (63 %) Stockholm (68 %) Varsovie (72 %)	
Densités brutes fortes (> 2 200 hab./km ²)		Londres (60 %) Lyon (66 %) Prague (70 %) Amsterdam (71 %)	Rome* (79 %) Naples (79 %) Budapest* (84 %) Paris (86 %) Barcelone (86 %) Lisbonne (89 %) Madrid (94 %) Berlin (94 %)

(a) Les aires morphologiques sont définies sur la base des ensembles de municipalités contiguës de plus de 650 hab./km². La superficie des aires morphologiques est brute, incluant celle des grands espaces verts ou industriels intra-urbains qui relèvent de ces municipalités. Ceci peut fausser l'appréciation des densités nettes des espaces effectivement urbanisés : un astérisque (*) marque des villes que nous avons considérées comme denses, sur la base de leur densité après exclusion de grandes zones périurbaines non bâties faisant partie de leurs territoires municipaux.

Source : Eurostat, ESPON 1.4.3, calculs IGEAT.

plus compacte — et empêche la mise en place d'une bonne gouvernance métropolitaine intégrée : les limites administratives sont très souvent trop étriquées par rapport à la taille des bassins d'emploi, voire des seules agglomérations morphologiques.

Ces bassins devraient pourtant être les cadres de référence pour la gestion métropolitaine, et en particulier pour la péréquation des ressources budgétaires et fiscales. Bien souvent, les quartiers périurbains aisés ne contribuent pas ou insuffisamment au financement des infrastructures des quartiers centraux, alors que leurs habitants bénéficient quotidiennement des équipements de ceux-ci. Les municipalités périurbaines mènent souvent des politiques d'attraction d'habitants et d'activités commerciales, qui minent les cohésions urbaines et peuvent conduire au déclin des commerces centraux.

Les formes prises par ce type de défis varient selon les pays : il en est, comme la France, où les populations défavorisées ont plutôt été reléguées dans des grands ensembles périphériques ; d'autres, comme la Belgique, où elles sont plutôt concentrées dans les quartiers centraux du XIX^e siècle. Cette dernière situation semble moins génératrice de conflits aigus — les localisations centrales permettant malgré tout de meilleures possibilités de mixité et d'insertion —, mais elle donne lieu à des mécanismes d'éviction quand progresse, dans ces mêmes quartiers périurbains, le front de la « gentrification » (embourgeoisement).

Les conditions des succès métropolitains

On peut, en conclusion, tenter de résumer les conditions à remplir pour être une région métropolitaine gagnante, tant sur le plan économique que sur le plan social, les deux ne pouvant d'ailleurs longtemps rester déconnec-

Tableau 6 — Les conditions des succès urbains

Atouts de localisation	<ul style="list-style-type: none"> - Situation dans l'espace central européen, ou capitale dans l'Europe périphérique - Localisation sur un axe de transport majeur - Porte d'accès multifonctionnelle ou pour une activité spécifique - Nœud aérien - Connexion à un transport ferroviaire rapide
Atouts économiques structurels	<ul style="list-style-type: none"> - Importance relative du tertiaire marchand de haut niveau qualitatif et des services aux entreprises - Forte présence de sièges sociaux internationaux - Présence de grandes institutions internationales - Bon équipement pour les congrès et réunions internationales - Bon positionnement en recherche-développement, et qualité des universités et hautes écoles - Tradition entrepreneuriale locale, avec de bons relais auprès des autorités urbaines
Atouts sociaux	<ul style="list-style-type: none"> - Disponibilité de logements de qualité à des coûts abordables ; importance et bonnes conditions d'accès au secteur social du logement - Politique efficace de redistribution sociale - Importance des classes moyennes et dualisation sociale contenue - Forte mixité sociale des quartiers - Développement de l'économie de proximité, des services non marchands, de l'économie sociale
Atouts patrimoniaux et culturels	<ul style="list-style-type: none"> - Patrimoine historique important et bien valorisé - Conservation et rénovation fortes de la trame urbaine historique - Mobilier urbain de qualité - Projets architecturaux urbains de qualité, mais à la condition qu'ils soient bien intégrés dans le tissu urbain existant et qu'ils ne renforcent pas les ruptures sociales - Politique de rayonnement culturel international - Politique culturelle populaire d'intégration sociale
Atouts environnementaux	<ul style="list-style-type: none"> - Site urbain prestigieux, plans d'eau intra-urbains avec gestion de qualité des berges - Paysages de qualité autour de la ville - Qualité de la trame verte intra-urbaine - Effort important de maîtrise des pollutions - Propreté urbaine - Maîtrise de la mobilité urbaine, de la circulation automobile, attitudes restrictives en matière de stationnement en surface, transports en commun efficaces
Gouvernance urbaine	<ul style="list-style-type: none"> - Cadre administratif adéquat pour une maîtrise métropolitaine globale - Politique efficace de <i>marketing</i> urbain - Marge de manœuvre budgétaire suffisante pour mener une politique métropolitaine volontariste - Management souple des conflits urbains et de la sécurité

tés l'un de l'autre dans une société qui se veut démocratique (tableau 6). Sur certaines de ces conditions, les villes n'ont évidemment pas de prise, à commencer par leur localisation géographique ; sur d'autres, elles peuvent mener des actions qui ne porteront leurs fruits que sur la longue durée, comme la transformation des structures économiques (et sociales, entrepreneuriales, etc.) héritées de leur histoire économique ; sur d'autres enfin, leurs politiques peuvent avoir des impacts à plus court terme.



Un agenda scientifique international

- Pour rechercher une conférence ou un congrès
- Pour annoncer ou promouvoir une manifestation

Des services pour la publication et la diffusion des actes de conférence

- Publication en ligne sur un site web dédié
- Open-access; tous les documents sont en accès libre
- Articles parfaitement identifiables et citables (DOI, Crossref)
- Archivage et maintenance sans limite de temps
- Versions papier ou CD/DVD disponibles
- Possibilité de créer des collections

Annoncez dès maintenant vos prochaines manifestations sur www.webofconferences.org



EDP SCIENCES Web of Conferences est un service EDP Sciences



Devenez membre de l'association

futuribles

INTERNATIONAL

Association créée en 1960, Futuribles International mène des activités de veille et de prospective comme aide à la décision et à la construction de futurs choisis. Ses objectifs sont de :

☛ **DÉCRYPTER LA DYNAMIQUE À MOYEN ET LONG TERME DU MONDE CONTEMPORAIN**

Contribuer à une meilleure compréhension de la dynamique du monde contemporain à moyen et à long terme, notamment grâce à un système de veille mutualisée sur l'évolution de l'environnement stratégique des entreprises et des organisations : le **système Vigie**. Il permet d'être en permanence informé des tendances lourdes (de leur confirmation et / ou inflexion) et émergentes (« signaux faibles ») de cet environnement stratégique.

☛ **EXPLORER LE SPECTRE DES FUTURS POSSIBLES**

Explorer ce qui peut advenir, les futurs possibles (futur-ibles), en tenant compte des grands facteurs de permanence et de discontinuité, pour mettre en évidence les véritables défis du futur.

☛ **EXAMINER, FACE AUX GRANDS DÉFIS, QUELLES POLITIQUES ET STRATÉGIES POURRAIENT ÊTRE ADOPTÉES**

☛ **PROMOUVOIR LA VEILLE ET LA PROSPECTIVE COMME INSTRUMENTS D'AIDE À LA DÉCISION ET À LA STRATÉGIE**

Pour plus d'informations

- ☛ consulter le site Internet www.futuribles.com/membres.html
- ☛ ou contacter Corinne Roëls à Futuribles International, 47 rue de Babylone, F-75007 Paris - Tél. + 33 (0)1 53 63 37 71 Fax + 33 (0)1 42 22 65 54 - E-mail croels@futuribles.com

La ville nuage

L'URBANITÉ DU XXI^e SIÈCLE

PAR JEAN VIARD ¹

Spécialiste des usages du temps et de leurs évolutions, Jean Viard est aussi un fin connaisseur des territoires français et de la mobilité des individus au travers de ces territoires. Dans ce numéro de Futuribles très largement consacré aux villes européennes, il livre une analyse très riche des évolutions sociales en cours depuis plusieurs décennies, et de leurs conséquences sur le rapport à l'espace en général et à la ville en particulier.

Selon lui, l'urbanité du XXI^e siècle sera celle de la « ville nuage », autrement dit, l'urbanité historiquement fondée sur le lieu a cessé d'être le monopole de la ville, elle s'est peu à peu « virtualisée », devenant « multi-lieux ». Par ailleurs, l'allongement de l'espérance de vie en bonne santé, dans un contexte de baisse du temps de travail, a engendré une véritable révolution temporelle dont les impacts sur les relations sociales et les usages du temps (libre, amoureux, professionnel...) ont aussi des conséquences sur l'organisation urbaine. Jean Viard montre ainsi que le travail (pourtant devenu minoritaire dans le temps de vie des Français) est encore trop souvent l'élément clef des aménagements de logements, de quartiers, de villes, alors que la demande sociale est de plus en plus portée vers les loisirs, les lieux de rencontre, de promenade, etc. Il montre aussi combien la culture de la mobilité influence l'organisation de l'espace urbain aujourd'hui, lui permettant de s'étendre bien au-delà des frontières historiques des villes. Et dans cette société de mobilité, de nouvelles polarités de développement et d'attractivité émergent, en même temps que de nouveaux risques de ségrégation (spatiale, générationnelle). Ce sont là les grands défis d'avenir auxquels les villes vont de-

1. Directeur de recherche CNRS (Centre national de la recherche scientifique) à l'Institut d'études politiques de Paris et auteur, récemment, de *Lettre aux paysans (et aux autres) sur un monde durable* et *Éloge de la mobilité. Essai sur le capital temps libre et la valeur travail*. La Tour d'Aigues : éd. de l'Aube, respectivement 2008 et 2006 (rééd. 2008).

voir faire face : intégrer que l'emploi n'est plus leur déterminant premier, s'embellir, s'agrandir et communiquer sur leur attractivité, devenir « durables », afin de fidéliser les résidents d'aujourd'hui et d'attirer ceux de demain, touristes, entrepreneurs ou simples citoyens. S.D. ■

Je ne suis pas un sociologue de l'urbain : je suis un sociologue paysan. Non que je cultive la terre ou que je me passionne particulièrement pour la sociologie rurale, mais parce que ma lecture sociologique des sociétés modernes, et particulièrement des villes, est portée par un enracinement ancestral dans le monde de la campagne. Je vis à la campagne depuis plus de 40 ans et j'ai pour ainsi dire « ricoché » sur la ville pour la regarder de l'extérieur et la vivre comme un objet voisin, social et ludique. J'y suis à l'aise trois ou quatre jours, puis il me faut rapidement rejoindre le vert. Autrement dit, je ne pense pas la ville, ses habitants et leurs liens en eux-mêmes. Je ne sais pas le faire.

Sans cesse, je vois les franchissements de frontières ville / non-ville, je télescope le présent avec les mémoires des lieux, le travail avec tous les moments de non-travail. Je suis dans l'épaisseur des liens. Inséparablement, ville et village font pour moi couple, et la nouveauté, depuis deux siècles, est que nous avons accédé au choix de nos lieux entre ville et village, et même entre les villes et les villages. Nous nous jouons maintenant des lieux au moins autant qu'ils se jouent de nous. Au point que, souvent, nous ne savons plus « qui intègre qui » tant il y a de cités, de régions et de quartiers où l'arrivant domine le natif même si, souvent, il ne fait que passer.

De la ville pensée par rapport au village

De cette position vient que j'ai trouvé, dans la lecture de Lucian Blaga, intellectuel roumain du début du XX^e siècle, auteur notamment d'*Éloge du village roumain*², une perspective qui me convient assez. Cet auteur explique que ce qui fait le village, c'est la correspondance d'un espace stable avec des interrogations (souvent à base religieuse ou philosophique), avec ce qui fonde l'humain. D'ailleurs, les villages ne s'envahissent que rarement les uns les autres pour prendre la terre des voisins — il y a des rituels parfois violents de conquête des femmes mais pas des champs et des forêts, d'où la stabilité profonde des terroirs et des limites communales. Cette permanence du lieu et le travail en chaque saison, à peu près au même endroit de génération en génération, poussent à une méditation « ruminative » des hommes et à leur inscription dans l'histoire longue des sociétés et des croyances.

La ville, elle, est toujours mobile et relative. Elle est plus grande ou plus petite, plus belle, plus riche, plus industrielle, plus commerciale... Elle a

2. Voir *Éloge du village roumain. Et autres textes*. La Tour d'Aigues : éd. de l'Aube, 1990.

progressé au siècle dernier ou, au contraire, connaît un déclin séculaire. Il n'y a en vérité pas de ville en soi. Il n'y a ville que comme membre d'un réseau concurrentiel de structures semblables. La ville, de toute manière, n'est jamais autonome puisque inapte à se nourrir et à produire son énergie — ce qui d'ailleurs, peut-être, conduit à changer dans une logique de développement urbain durable. Chacune vit à la fois son incapacité à l'autonomie, sa nécessaire comparaison et son besoin vital de relation avec les terres nourricières et les autres cités. La ville est donc comme diversité instable, équilibre éphémère et créatif à côté de villages monistes et totalisants : ville historique et géographique contre villages à l'espace commun plus religieux que politique. Et modernité comme mobilité, mélange et télescopage de ces différents types de liens sociaux / spatiaux. Sans doute, dit aussi vite, cela fait un peu caricature mais, au fond, je pense ainsi les choses largement faites. Il ne faut certes pas pousser l'analyse de Lucian Blaga trop loin, mais, avec l'historien américain Lewis Mumford, il reste une de mes références pour penser la ville.

Le village vrai naît de la similitude des métiers et des positions sociales, à la différence de la ville qui induit la diversité des savoirs et des positions. Attention, il n'est pas ici affaire de taille et de peuplement. Maurice Agulhon a écrit justement, je crois, qu'il n'y a pas de village dans l'Europe du Sud, juste une culture de la ville plus ou moins grande avec partout des commerçants, des juristes... À ne pas confondre avec la France de l'Est ou les plaines de la Beauce. Il peut donc y avoir des microvilles et d'immenses villages. Nous sommes bien loin des catégories statistiques de l'INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques, Paris).

Souvent, je me demande si nombre de ces lieux que nous nommons « banlieues » ne relèvent pas, en partie, plus du modèle du village par enfermement d'une part des populations, et similitude profonde des trajets géographiques et sociaux. L'enjeu alors y serait de faire ville, avec les autres, mais aussi entre soi, par introduction d'une diversité de métiers et de trajets, d'espérance et d'avenir. Sinon, l'endogamie et le religieux comme espace politique guettent à nouveau.

De l'urbanité délocalisée

Si j'ai appelé cet article « La ville nuage » c'est parce que je crois que la force actuelle des sociétés est liée au fait que l'urbanité qu'a inventée la ville comme type de lien entre les hommes, cette urbanité née du lieu a cessé d'être le monopole de la ville. Cette urbanité a été, au fil du XX^e siècle, peu à peu « virtualisée » par les transformations technologiques avec le télégraphe, le téléphone, la radio, l'automobile, la télévision, Internet et enfin le téléphone portable. Le lien de l'Agora ou celui de *L'Âge des foules*³, les

3. MOSCOVICI Serge. *L'Âge des foules. Un traité historique de psychologie des masses*. Paris : Fayard, 1981.

alliances multiples par métiers, corporations, statuts, positions, intérêts partagés, générations..., tout cela a peu à peu poussé l'homme à inventer des outils pour généraliser, puis démocratiser ces relations dont il avait tiré si grande joie et puissance. On a pu être en lien 24 heures sur 24 et partout dans le monde en même temps. Mais avec un éloignement des corps et une virtualité envahissante.

Reste que le fait urbain, l'art de « faire cité », a ainsi quitté son lieu fondateur et, au fur et à mesure de l'affirmation de l'individu contre le collectif (ce que l'on appelle la modernité), les technologies du lien ont accompagné, et permis, une autonomie croissante du « je » face au « nous ». Ce faisant, on a pu entrer dans la culture de l'urbanité au cœur « des campagnes profondes », voire la quitter en ville en s'enfermant dans ce virtuel qui a tout du réel sauf l'épaisseur de l'humain. La solitude virtuelle s'est mise en réseau avec la campagne interconnectée pour effacer la vieille distinction urbain / rural, dans une communion quasi généralisée avec l'urbanité. Je dis quasi généralisée car la Terre n'est pas entièrement couverte et, même dans les pays riches, des poches de marges et d'exclusions plus ou moins déconnectées existent. Disons que l'urbanité triomphe dans la partie de la Terre couverte par la fée Électricité.

Cette capacité nouvelle de l'urbanité à se perpétuer et à se développer hors de la densité urbaine a poussé les populations à s'installer autour des villes et dans les régions les plus accueillantes. Le lien virtuel contient en cela une part de la migration ou de la mobilité physique. Par exemple, les quatre millions de Français qui ont changé de région en 10 ans ou les 50 000 retraités parisiens qui choisissent la province chaque année, sont inconcevables sans cette urbanité virtuelle. Et que dire de nombreuses migrations internationales ?

Plus on a développé les liens virtuels, plus l'homme a pu être mobile. Les 45 kilomètres qu'un Français parcourt en moyenne chaque jour ne sont en réalité qu'un infime pourcentage des kilomètres parcourus via le téléphone, Internet, la radio ou même un journal télévisuel tout aussi quotidien. Cette « mobilité virtuelle de masse », qui atteint même les plus sédentaires, réorganise profondément les liens sociaux et leurs contenus. Ce d'abord parce que, au fur et à mesure du développement de cette mobilité virtuelle, l'habitant de la cité perd une part du temps consacré aux voisinages et à l'espace public — qui lui est pour ainsi dire arraché pour être capté par l'univers virtuel.

La ville s'éteint le soir quand s'allume la télévision et ne redevient vivante alors que par l'étranger, le touriste et le marginal. Ville alors mise en spectacle et en loisirs qui, s'ils sont attirants, peuvent convaincre l'habitant lui-même de délaissier le lien virtuel pour redescendre dans la rue. Peu à peu, dans cette cité soumise à la pression du virtuel, des forces tentent alors de se mobiliser pour recréer ce qui hier était l'ordre urbain même : la rencontre physique. En témoigne l'essor d'événements telle la « journée des voisins », des vide-greniers, du monde associatif, des sites de rencontres, etc. La ville se reconstruit avec une rapidité surprenante, depuis 25 ans, comme espace de promenade, de divertissement et de rencontre, à Paris mais aussi de

Metz à Lille, de Nantes à Bordeaux, de Strasbourg à Montpellier. Partout, la voiture recule, l'humaine rencontre est favorisée, le paysage urbain est mis en scène, les terrasses et les arts de la rue progressent, et la probabilité de se rencontrer physiquement est favorisée, organisée, concentrée.

Ce qui fait la ville moderne, ce n'est alors plus le stock d'habitants mais la densité de cette aléatoire rencontre ⁴ et sa diversité. Le flux mobile importe plus que le stock sédentaire. Mais comme il nous manque encore un indicateur pour dire la densité de cette aléatoire rencontre, on continue à hiérarchiser les villes selon leur stock de peuplement. Pourtant, ce n'est pas de là que viennent la vitalité, la créativité et l'art de vivre, mais du grand brassage des diversités.

Cette ville qui se reconstruit comme un disque dur d'ordinateur en pleine effervescence est fille des liens virtuels. Elle est son prolongement et son retour vers le réel. Elle a été rendue possible car le temps capté par le lien virtuel sur le lien social physique a été heureusement, en partie, compensé par l'allongement de l'espérance de vie et la diminution du temps de travail ; le débordement spatial de la vie urbaine hors des murs de la ville dense d'hier a, lui, été compensé par l'accélération des vitesses.

Sans cesse nous vivons ainsi des vies de plus en plus longues avec des vitesses s'accéléralant comme à l'infini, sous la poussée même de ces liens virtuels qui stimulent les liens réels. Logiquement, bien sûr, le stress augmente, au travail mais aussi hors travail, dans les temps libres où la densité des offres et la pression des désirs qu'elles suscitent nous submergent. La séduction même n'échappe pas à cette nouvelle rapidité : le temps de l'amour courtois est aujourd'hui bien loin des sites Internet de rencontres comme Meetic et des rendez-vous « six minutes » (*speed-dating*). Productivité, performance, vitesse.

Ce mouvement n'est pas l'effondrement du « monde d'hier » de Stefan Zweig ⁵ ni le signal d'un lien social décadent. Il est absorption / régénération de l'ancien lien, mouvement qui ne se comprend que dans le cadre du nouvel espace-temps dans lequel nous vivons. Face aux pressions virtuelles et à leur captation du temps vécu, il faut appréhender une nouvelle offre de temps et d'espace : 40 % de temps de vie en plus depuis l'invention du téléphone, 900 % de parcours de l'espace en plus depuis les années 1950. Précisons.

Des vies enfin complètes

Si nous sommes de plus en plus nombreux, ce n'est pas seulement à cause des naissances. C'est aussi grâce à la nouvelle durée de vie des corps qui nous fait atteindre une « civilisation des vies complètes », comme disait

4. ASCHER François. *Les Nouveaux Principes de l'urbanisme*. La Tour d'Aigues : éd. de l'Aube (Poche essai), 2008.

5. ZWEIG Stefan. *Le Monde d'hier. Souvenirs d'un Européen*. Paris : Belfond, 1982 (1944).

Jean Fourastié, avec les « vieux présents » et les bébés vivants. L'humanité a toujours rêvé de cette société-là mais elle ne l'a atteinte, et encore pour une part seulement de l'humanité, qu'à la fin du XX^e siècle. Rappelons quelques chiffres : l'espérance de vie moyenne est actuellement de 700 000 heures dans les pays développés ; nos grands-parents, à la Belle Époque, avaient une espérance de vie de 500 000 heures. Cette explosion de l'espérance de vie en trois ou quatre générations est le plus beau progrès des sociétés modernes que l'on oublie trop souvent de mettre au bilan du siècle passé et des Trente Glorieuses. Pourtant, c'est la grande réussite de nos parents, de leur travail, de leurs luttes pour la sécurité sociale, le droit à la retraite, le repos du dimanche et l'automatisation des efforts physiques.

Que fait-on de ce temps en plus, en quantité, en qualité et en usages ? Lorsque l'on a dormi 200 000 heures, il reste 500 000 heures d'éveil. Sur ces 500 000 heures, un Français doit travailler environ 63 000 heures pour avoir droit à la retraite et fait en moyenne 30 000 heures d'études. Donc il consacre aujourd'hui seulement 10 % de son existence à apprendre et travailler, là où avant 1914, on travaillait 40 % de son existence. Cela fait trois heures par jour en moyenne lissée sur la vie comme le préconisait Keynes dans les années 1930.

Aujourd'hui, quand nous avons fini de dormir, d'étudier et de travailler, il nous reste 400 000 heures à vivre pour faire autre chose

Gardons en mémoire qu'à la fin du XIX^e siècle, quand vous aviez fini de dormir et de travailler, il vous restait 100 000 heures pour apprendre, aimer, militer et mourir. Depuis, la durée du travail a été divisée par trois et celle de la vie a augmenté de 40 % (25 ans). Aujourd'hui,

quand nous avons fini de dormir, d'étudier et de travailler, il nous reste 400 000 heures à vivre pour faire autre chose (regarder la télévision, travailler pour soi, bricoler, créer, danser, faire du sport, s'aimer, sortir, se promener, se baigner, faire des courses, s'occuper de ses enfants...).

Le XX^e siècle a vécu une révolution temporelle extraordinaire dont on ne parle en général qu'au travers des déficits des caisses de retraite ou des maladies du grand âge, alors que c'est une révolution des vies elles-mêmes, des espérances et des différents trajets de vie, amoureux, professionnels, résidentiels... Depuis ce temps-là aussi, les rentiers ont disparu et, avec eux, le non-travail a cessé d'être une valeur des élites (le travail est même devenu parfois leur obsession !). Et l'on peut même « se réaliser dans son travail » (les dames y compris), même si les buts premiers du travail restent le salaire et la fierté de nourrir sa famille.

Alors, cette société des vies complètes tend à devenir une société à quatre générations et ces 40 % de vie en plus ont permis d'inventer de nouveaux âges, « la jeunesse », après-guerre, puis « les retraités », aujourd'hui. Mais là n'est pas le tout. Car le temps ainsi gagné est diffus tout au long de la vie, dans les études comme dans les liens virtuels, les voyages et les *week-ends*, l'usage des cités, les rapports amoureux ou les liens familiaux — les liens amoureux ont par exemple été multipliés par quatre au XX^e siècle.

De nouveaux liens et de nouveaux lieux

L'analyse de ces mutations est essentielle pour comprendre notre société. Acceptons d'abord que les liens sociaux se sont très largement déplacés vers les temps libres à cause de leur explosion quantitative. Et ce à côté du collectif d'hier qui était fondé pour l'essentiel autour des mondes du travail et des appartenances de classe souvent géographiquement localisées. Nous avons en effet chacun des réseaux de relations multiples, intra et extrafamiliales, qui ont peu à peu submergé les liens rares et rigides du monde d'hier. Et le cœur de ces réseaux de relations, c'est l'affection sous toutes ses formes et le « faire ensemble des choses différentes », ce qui est de plus en plus le modèle de la famille réinventée.

Ces mutations de la masse de temps disponible et la prégnance des liens virtuels ont transformé l'usage qui est fait du logement et la place qui y est réservée aux autres. La fusion logement / famille, en léger retrait de l'espace public de la rue, a été bousculée à la fois par les usages nouveaux des lieux privés (virtuels et réels) et par le recul du fonctionnement collectif de l'espace public. Le logement est devenu le lieu central de cette société virtuelle et affective, lieu central et déterminant par où ces relations se croisent et se développent, où se déploient les sphères virtuelles d'information et de culture (Internet, musique, télévision, livres, reproductions...). Outre l'intérieur des logements, il faut aussi évoquer le développement des espaces extérieurs, jardins et terrasses, et des « lieux secondaires » dans la cité ou hors des cités : 63 % des Français, par exemple, partent en vacances pour 180 millions de voyages annuels, sans parler des *week-ends* et des loisirs urbains. Et aux « sans-famille » des romans populaires du début du XIX^e siècle se sont progressivement substitués les « sans-logis », « sans-domicile fixe », réalité insupportable de milliers de vies dans la rue ou presque.

Le temps libre a donc conquis nos temps de vie et l'espace de la cité. Nous devons regarder notre société avec ces chiffres en tête : n'avons-nous pas encore tendance à aménager les logements, les quartiers, les villes et les territoires d'abord pour le travail et pour les relations entre domicile et travail ? N'oublions-nous pas que cette nouvelle civilisation du lien a bien sûr besoin de connexions et de transports, de mobilité et de points de rencontre, mais aussi d'une pensée urbaine et spatiale refondée — y compris dans les luttes pour démocratiser ce mode de vie-là, plutôt que celui de la société d'hier, encore inscrite dans les normes sociales et les politiques publiques.

Les normes de logements (en particulier sociaux) doivent intégrer ces nouveaux usages des lieux et ces nouveaux besoins. Pas seulement l'accès à la nature et le droit aux vacances et à la mer, mais aussi le droit au soleil et à l'extérieur privatif, grâce au moins à une terrasse pour manger dehors et à une chambre d'ami (la présence dans les logements d'une chambre d'ami est un très bon critère de lecture du niveau de vie réel des habitants). Ce sont des choses simples que beaucoup de gens des couches moyennes et supérieures ont et que, bien souvent, les normes de logements sociaux ou les inexistantes maisons « à 100 000 euros » n'ont pas intégrées.

Et si ces nouvelles manières de vivre sont vraies pour chacun, elles sont vraies aussi pour l'espace de la ville, qui doit devenir un lieu à vivre, à se promener, se rencontrer. Il faut se demander « comment faire société ensemble » dans cette nouvelle étape de la société et comment aider les plus défavorisés à accéder à ce lien social régénéré par le virtuel. Trop souvent encore, on essaie de rattraper par les vieilles structures du collectif d'hier, les souffrances sociales du présent. Ici, nous devons nous poser des questions de démocratisation de ces évolutions, des questions sur le type de valeurs que cela produit et sur l'adaptation du monde du travail à ces nouvelles valeurs.

À ces questions, il me semble qu'il faut ajouter deux idées. La première serait de proposer une relecture des villes avec un indicateur de temps libre à l'hectare. Pour permettre des politiques publiques nouvelles adaptées à la proximité nécessaire de certaines pratiques sociales, le temps libre doit être spatialisé. Si l'on utilise ce critère en calculant le nombre d'heures vécues hors travail par habitant d'un espace, et en pondérant avec les heures de travail ou de loisirs vécues dans l'hectare donné par d'autres usagers, on se rend compte que le temps libre à l'hectare augmente dans les quartiers populaires : chômage, 35 heures, retraites sur place, peu de départs en *week-end* et en vacances, etc. Ce temps libre à l'hectare, dans les quartiers aisés, diminue pour les raisons exactement inverses. Il y a donc là une dissymétrie sociale et urbaine croissante à l'œuvre dans les sociétés de mobilité. Cette dissymétrie affligeante est rendue plus éclatante encore quand on croise la carte des temps libres à l'hectare avec les offres de loisirs et de transports. L'exclusion du travail se surajoute à celle des temps libres actifs et créatifs qui est souvent encore plus radicale.

Deuxième idée, la société du temps libre produit des générations successives d'acteurs qui entrent dans la vie avec des cultures de temps libres différentes, que l'on retrouve ensuite dans les cultures des retraités. Télévision de masse, loisirs urbains, téléphone portable, Internet..., sont autant de marqueurs différents, propres à une génération. La montée des diversités d'attentes et de projets des différentes « générations temps libre » est à garder en mémoire.

Une culture de la mobilité

Regardons alors la trace de ces changements sur l'espace de la ville et sur les territoires. Un Français parcourt en moyenne aujourd'hui 45 kilomètres par jour, contre cinq kilomètres jusqu'en 1950, soit huit fois plus. Cela signifie qu'il parcourt 15 kilomètres pour les *week-ends* et les vacances, 14 kilomètres pour aller travailler et 16 kilomètres pour des déplacements de proximité (courses, école, amis, culture, sport...).

Autrement dit, chacun parcourt en moyenne 30 kilomètres par jour autour de sa maison. Nuage mobile qui fait ville aujourd'hui si on considère que la meilleure définition du territoire urbain est la capacité de se rencontrer

massivement dans la même journée. Là est le cœur du nuage urbain qui donne son titre à cet article et qui fait que la ville ne se définit plus par ses limites physiques ou politiques, remparts, banlieues, carte électorale, mais par sa capacité à faire centre dans la même journée pour des populations de plus en plus diverses, denses ou éparses quotidiennement, potentiellement assemblées.

Il faut donc étudier ces processus et en observer les fonctionnements chaque fois singuliers et localisés. À partir de là, on peut essayer de favoriser les mobilités qui créent de l'emploi, celles qui amènent des porteurs de projets, des individus créatifs ; et, à l'inverse, densifier les pratiques de proximité — y compris une part de l'habitat horizontal étalé autour des villes. Il ne faut pas avoir seulement un regard écologique sur cette culture de la mobilité, en mesurant son empreinte écologique. Certes, il faut rationaliser cette mobilité et stimuler les innovations en matière d'habitat et de transports, mais il faut comprendre aussi que cette culture de la mobilité est une liberté nouvelle, porteuse de créativité et de nouvel art de vivre. Il faut donc à la fois la démocratiser et la dépolluer, il faut la charger en centralité et en possibilité aléatoire de rencontres.

Cette capacité à faire centre et à faire ville ensemble sera donc différente suivant les villes et leur maîtrise des territoires. Lyon s'étale largement vers Saint-Chamond et la Bourgogne, Marseille submerge son département moins la Crau, mais mord sur le sud du Vaucluse et la région de Toulon, Grenoble atteint le parc du Vercors, Bordeaux franchit la Garonne, Nantes rêve de Saint-Nazaire mais descend vers Les Herbiers. Paris submerge l'Île-de-France et touche la Loire, surtout avec les lignes de trains à grande vitesse (TGV) ; Paris devient le cœur d'un monde « grand-parisien » qui réside en fait et en famille à Lille, Lyon, voire Avignon, Montpellier et demain Nancy. Et la fracture territoriale s'accroît entre ces grands mobiles — nouvelle élite de la société —, les urbains traditionnels et les habitants souvent en partie résédentarisés dans les banlieues.

Remarquons que ces territoires urbains aux frontières souples, mais liés par des processus de centralité, ne sont pas des espaces de citoyenneté. Ainsi 60 % des citoyens ne votent pas dans la commune où ils travaillent, mais dans celle où ils dorment : « démocratie du sommeil », donc, dont le processus s'accroît d'année en année. La validité des systèmes démocratiques locaux en est gravement atteinte, car là où l'on dort, on veut avant tout de la sécurité, du silence et de l'homogénéité sociale pour ses enfants. Qui porte alors des cultures de projet, de diversité, de fraternité, surtout à l'ère du recul de l'État et de la montée des pouvoirs électifs locaux ?

La culture de la mobilité permet le passage des liens sociaux de proximité d'habitat ou de travail (les classes), à des liens sociaux en réseaux privatifs articulés par les logements et fluidifiés par les connexions virtuelles. Mais elle est dangereuse pour la cité et la citoyenneté car là, le lien virtuel se met à dominer sur le lien réel et la démocratie du sommeil devient une démocratie du spectacle médiatique à tendance hystérique, très sensible aux poussées idéologiques et aux grandes angoisses et paniques collectives. Le lien

politique tend à devenir de plus en plus abstrait, spectaculaire et / ou idéologique. L'épaisseur de la société se délite. Dit autrement, le lien social, en se privatisant et en se développant dans des réseaux virtuels / réels, favorise le bonheur de l'individu mais met en crise la citoyenneté de ses liens.

D'où un sentiment profond de bonheur individuel, partagé par 75 % des individus, surtout avant 20 ans et entre 55 et 70 ans, mais une crise tout aussi profonde de la cité et du « commun » qui les lie. Bonheurs privés et crise publique forment dorénavant couple, au détriment (comme toujours) des plus fragiles, ceux qui vivent un malheur privé au sein de la crise publique.

La part virtuelle des liens — cela était très net dans la crise bancaire de 2008 — met en danger la réalité même de la perception des faits sociaux et planétaires. Les élus politiques vont alors parler de crise du lien social alors qu'il y a mutation, approfondissement individuel, délocalisation et mise en abîme de la cité politique. Au lieu de bouleverser les cartes électorales pour que la vie des citoyens y soit au plus près inscrite, ils vont figer les cadres qui les élisent et produire un discours de crise anxiogène.

Or ce n'est pas le temps libre disponible qui crée en soi le développement, mais un temps libre organisé, riche, démocratique, qui crée des bonheurs et des solidarités, de l'emploi et de l'employabilité. En effet, 40 % des emplois sont des emplois d'entretien du corps ; là est la grande invention des sociétés modernes : éduquer, soigner, cultiver, divertir, voyager... Ce temps des corps, des cerveaux et des vies longues, est créateur d'emplois. Si l'on ajoute à ces 40 %, 12 % environ de la gestion du sol (chaîne agricole, gestion des sols et des mobilités, routes, trains, urbanisme, parcs...), on peut dire que plus de la moitié des emplois sont des emplois d'entretien du corps physique des individus ou du corps collectif de la ville et du pays. Cela réduit à un petit quart les emplois de production de biens — les seuls délocalisables — et à environ autant ceux de la logistique sociale (commerce, transports, sécurité, politique). Ce nouvel ordre productif est à la base de l'explosion des productivités du travail et des nouvelles cultures de la mobilité. C'est lui qui induit la réorganisation en cours des usages des territoires.

De nouvelles polarités spatiales

Dans cette société de mobilité, de nouvelles polarités du développement et de nouveaux lieux attractifs se constituent. Le logement, bien sûr, et son accès à la ville sont le cœur de ces vies mobiles. C'est pour cette raison que les gens se démènent pour avoir un jardin, une pièce où recevoir, des meubles à roulettes dans les chambres des enfants pour pouvoir les pousser dans un coin et recevoir les copains. On voit bien toutes ces évolutions de l'organisation de l'intime, du logement. On observe également le rôle déterminant du barbecue, qui est un des grands lieux de cette société de relations : la logique ici est de rapatrier, dans l'ordinaire des gestes, des codes et des normes découverts durant les vacances. La question du logement est essen-

tielle dans l'évolution des codes sociaux et dans leur démocratisation : évolution des constructions, possibilité partout de profiter du soleil, de se rencontrer, de se baigner, de promener les bébés...

Mais cette mobilité de l'espace urbain et grand-urbain, sa réorganisation en archipels ségrégués et segmentés, ne sont qu'une des faces de cette société de mobilité. Le tourisme et les déplacements de loisirs en sont une autre. Ainsi 70 % des Français partent en vacances au moins une année sur deux. La valorisation relative des villes et des régions, leur attractivité, en ont été bousculées très profondément en un demi-siècle. Au point qu'il paraît aujourd'hui difficile à une cité totalement en marge des processus touristiques de pouvoir réellement se développer. Car la mise en désir de la ville par le tourisme reconstruit partout le désir urbain lui-même.

Aussi on peut mettre en parallèle les enjeux des nouveaux lieux urbains où la densité des rencontres aléatoires doit être favorisée, et les polarités nouvelles qui se situent autour des villes bien reliées au réseau TGV et aux avions, et dans les régions touristiques. Il y a synergie de l'art de vivre local réinventé, de la mise en tourisme et du développement économique. Réfléchissons à ce rôle du tourisme si peu étudié dans la mise en désir des territoires, comprenons qu'après les mines, les usines et l'administration d'État au XIX^e siècle, le tourisme est, au XX^e, un des éléments décisifs de restructuration de l'image des territoires et de leur attractivité. La saisie des lieux par l'imaginaire touristique est décisive, y compris parfois sans qu'il y ait de touristes, comme le démontrent les politiques de « plages urbaines ».

L'imposition de l'empreinte touristique sur le territoire a deux autres effets sur les migrations internes de population — cette empreinte est majeure pour la France qui est, de loin, le seul pays au monde accueillant plus de touristes qu'il ne compte d'habitants. Premièrement, une grande migration de *seniors* émerge et va en s'accroissant : des *seniors* de 55 à 75 ans qui sont en pleine forme (ils divorcent, font l'amour, voyagent), dont 50 % aspirent à déménager au moment de prendre leur retraite. Ils veulent aller — lorsqu'ils peuvent le faire — soit dans leur région d'origine, soit dans une région où ils ont pris leurs vacances. Il y a là une ressource considérable pour les territoires ; il faut donc savoir attirer ces *seniors*, comprendre leurs attentes. Ils viennent bâtir « une deuxième jeunesse » dégagée des angoisses de la carrière et du chômage. Ils sont attirés par la vitalité, pas uniquement par le soleil. C'est pour cette raison qu'aujourd'hui, Montpellier, par exemple, attire plus que Cannes.

La deuxième ressource est d'attirer des jeunes. Les jeunes sont mobiles. Ainsi, en Provence-Alpes-Côte-d'Azur, sur les 80 000 nouveaux venus annuels, 40 000 sont des jeunes en couple ; or il y en a 20 000 que l'on ne sait pas garder et qui repartent. Le plus souvent, ce sont des jeunes qui ont un bon bagage technique. Ils descendent à Marseille quand l'un des deux trouve un emploi. Si le conjoint ne trouve pas d'emploi, ils repartent. Cette double vitalité mobile se surajoute à la société locale. Et une société qui est désirée par l'extérieur est plus facilement désirée de l'intérieur. Les jeunes d'un ter-

ritoire, notamment, ont plus de facilité à rester dans un territoire qui est désiré par ailleurs, que dans un territoire qui ne l'est pas.

Cela signifie aussi que cette société de mobilité doit avoir des polarités, y compris dans le territoire. Il doit y avoir des centres, des lieux évidents de centralité, mais aussi des polarités secondaires de proximité, où l'on peut trouver tout ce dont on a besoin à côté de chez soi : écoles, police, petit commerce, lieux de culte, lieux de rencontre... Il faut diminuer les déplacements contraints pour favoriser les déplacements choisis. Chaque ville a besoin d'une centralité, d'un espace central de plus en plus grand au fur et à mesure que les déplacements augmentent. La ville doit changer parce que nous y vivons autrement.

L'essentiel, pour penser et gouverner une cité, est de réfléchir à une nouvelle lecture des changements sociaux et à un nouveau rapport au territoire, à la culture de la mobilité, des vies en trajets et en étapes, à l'importance nouvelle du temps libre, à cette privatisation des liens sociaux... Reste ensuite un autre travail, fondateur de notre avenir en commun, qui consiste à se demander comment « faire société ensemble », alors que nous sommes dans cette société de privatisation du lien social et de l'individuation des trajets. C'est une question urgente ; si nous n'y apportons pas de réponse, nous allons vers une société de fragmentation politique, de risque de résurgence de quêtes dangereuses de « nous » archaïques. Car comment refaire du « nous », mais un nous de liberté de l'individu et de nouvelles solidarités ? C'est là que se retrouve la force de la politique dont c'est le premier objet.

Cela passe sans doute par un renforcement, un rassemblement au plus petit niveau territorial, parallèlement à une segmentation à l'échelle des grands ensembles urbains. Ensuite, il faut des communautés de projet qui rassemblent espaces de résidence et espaces de travail. Dans les deux tiers de la France, cette superposition s'effectue assez bien à l'échelle des départements. Les Français y ont lové leurs habitudes en deux siècles. Sans doute faut-il rapprocher le pouvoir de la ville préfecture de celui des cantons, avec peut-être un président départemental élu au suffrage universel, unique pour le département et la ville préfecture.

Et puis il y a la France des villes, des métropoles européennes et de la ville mondiale. Là, le pouvoir doit être autre. Ces villes sont les vrais moteurs de la croissance économique et de la créativité. Des générations actuelles on dira peut-être, dans quelques années, qu'elles ont enfin donné du pouvoir aux cités de France. Là, il faut penser Grand Paris, Grand Marseille, Grand Lyon, Grand Lille et sans doute Bordeaux-Toulouse, voire Nantes-Saint-Nazaire.

À l'inverse, cette société des polarités positives génère des polarités négatives qui sont comme les « antilioux » de cette nouvelle mise en désir des territoires et tendent alors à des logiques de ghetto. Le territoire de l'habitat des banlieues urbaines de la ville industrielle des années 1960-70 rencontrant ici certaines zones semi-rurales du grand périurbain où s'autorelèguent des exclus de la ville, sortes de grands urbains négatifs. Mais ces polarités négatives peuvent être renversées, comme le montrent l'intense travail de

mise en tourisme du Nord Pas-de-Calais vis-à-vis des Belges, en particulier flamands, ou celui, remarquable, sur la ville de Lille, ou encore le renversement dans l'attractivité des villages dans les années 1970...

Enfin, entre les territoires et au sein de chaque territoire, des segmentations générationnelles apparaissent. Car la ville restructurée par les liens virtuels et les loisirs attire tout particulièrement les moins de 30 ans et les célibataires. Parallèlement, les migrations interrégions augmentent le nombre de retraités dans le Sud et de jeunes dans le Nord. Peu à peu, dans la ville et entre villes, des clivages générationnels apparaissent, des cultures des horaires se distinguent, des attentes différentes s'expriment. Le « faire ville ensemble » se complique et ne se résume plus à une distinction centre / périphérie. La ville intergénérationnelle doit devenir un projet politique, un enjeu de la ville des diversités à construire.



La ville de demain est largement déjà là. Réorganisée par les réseaux virtuels, structurée par des liens sociaux privatifs qui chaînent les logements, submergée par les diverses pratiques du temps libre et du temps des corps. En moyenne, 12 % du temps urbain est consacré au travail — moins dans les quartiers populaires et dans les villes touristiques ou les centres de loisirs. Donc gérer une ville, c'est d'abord gérer les 88 % du temps urbain non travaillé, y compris le sommeil, encore trop oublié des élus.

Mais cette ville est en mouvement, les ghettos y pointent, la démocratie du sommeil émerge, la vitalité du périurbain est remise en cause par la pollution des déplacements, les politiques sociales ont souvent une époque de retard. Il faut prendre conscience que la ville n'est plus d'abord emploi, et que la vitalité et la créativité des temps libres sont le moteur de la permanence productive du travail : nouvel équilibre, nouvelle boucle trop souvent encore lus avec une idéologie industrielle.

Partout, les villes bougent, s'embellissent, s'agrandissent et communiquent. Les modes de vie et l'économie modernes sont à la fois urbains et mondialisés, globaux et locaux, en lien direct permanent. La question posée à chaque ville est : comment entrer dans cette nouvelle époque, comment y défendre ses atouts en jouant de ses particularités sans s'enfermer dans le monde d'hier, au demeurant généralement embelli ?

Il faut apprendre à répondre aux urgences tout en pensant déjà la ville de demain et les nouveaux moteurs de son développement. Aujourd'hui plus qu'hier, gouverner une ville est un art complexe, politique bien sûr, mais le savoir, la compétence doivent s'y mêler pour que l'action publique soit la plus efficace et la plus opérante possible. Mais il y a fait du sens, du travail délicat sur l'identité locale, la quête du « commun » avec lequel avancer.

Aussi, pour penser et organiser l'avenir d'une ville, il ne suffit pas de bien la connaître et d'être animé d'une volonté forte. Il faut aussi connaître les

mouvements du monde, s'interroger sur la manière dont les gens vivent dans les villes, dont ils y produisent désirs et richesses. Autrement dit, pour penser une ville du XXI^e siècle, il faut connaître son passé, son présent, mais aussi avoir une connaissance prospective de son avenir possible, et ce d'abord au niveau de la vie des habitants. Trop d'élus gèrent les villes au jour le jour, l'œil rivé à la carte électorale. Trop de politiques confondent présence permanente dans leurs institutions et travail de connaissance de la société, de ses changements et de ses attentes.

Pour demain, quelle cité faut-il penser ? *Quid* du développement durable et des enjeux identitaires ? Comment transformer chaque ville pour qu'elle soit agréable à vivre, à partager, pour qu'elle soit diverse et solidaire, pour qu'elle attire et favorise le travail, anciens métiers revalidés ou nouveaux métiers ? Mais comment la respecter pour qu'elle soit un lieu porteur de mémoire et de sens ? Pour le savoir et l'anticiper, il faut analyser les évolutions de la population, des vies longues, des femmes majoritairement actives, une volonté de développement durable, plus sain, moins bruyant...

Cela est d'autant plus important qu'un des atouts essentiels de l'Europe dans la mondialisation, ce sont justement ses villes, leur nombre, leurs réseaux, leur taille relativement moyenne, leurs qualités urbaines, éducatives, technologiques. Or l'économie mondialisée est fluide, notamment dans les nouveaux secteurs de la connaissance et des temps libres et de la retraite : elle est donc capable de se localiser ici plutôt que là, en fonction de la qualité de vie, de la sécurité, des voies de transports, de la beauté, de la personnalité urbaine...

N'oublions pas que les critères qui attirent, dans une ville, de nouveaux habitants et de nouveaux entrepreneurs sont les mêmes que ceux qui retiennent les jeunes et les anciens. Et le but de chaque ville doit être de garder le maximum de ses habitants (et ce non par contrainte d'exclusion ou de pauvreté, mais par choix), tout en faisant en permanence de la place aux arrivants pour qu'il y ait une bonne « respiration » de la population.

Le partage de valeurs de solidarité, de respect, de diversité et de travail, doit faire la force de chaque ville, demain plus encore qu'hier. Il faut y améliorer la vie quotidienne, d'abord pour ses habitants, bien sûr, mais également parce que la qualité de vie d'une ville est devenue son premier atout d'attractivité économique. La qualité des services publics, la formation des hommes, la propreté, la relation créatrice entre les différentes cultures, la force des entreprises privées, la solidarité des hommes et des quartiers, la vie culturelle, les loisirs..., tout cela doit permettre de renforcer la ville. Elle a besoin d'être gouvernée avec humanisme, avec, aussi, une bonne dose d'espoir, un peu d'utopie, pour se fixer un but et ne pas avoir peur de prendre à bras-le-corps l'aventure de la mondialisation, ses soubresauts, et le télescopage de lieux lointains qui se rapprochent et de cultures proches qui s'éloignent.

Vers l'apocalypse ?

À PROPOS DU LIVRE DE JEAN-PIERRE DUPUY,
*LA MARQUE DU SACRÉ*¹

PAR GÉRARD DONNADIEU²

Jean-Pierre Dupuy nous alerte depuis longtemps déjà sur les risques inhérents aux sociétés modernes, dont le modèle de développement engendre leur propre destruction. Dans son dernier ouvrage, La Marque du sacré, il prolonge la réflexion qu'il avait amorcée il y a quelques années sur l'imminence des catastrophes (écologique, nucléaire, liée à la convergence des technologies³, etc.) et propose, pour éviter ces perspectives apocalyptiques, de « resacraliser » le monde pour rendre aux hommes le moyen d'éviter le pire. Rechercher la marque du sacré dans les textes et autres réflexions rationnelles relatives au monde contemporain, et montrer que le sacré est nécessaire pour contenir la violence et qu'il n'est pas forcément l'ennemi de la raison : telle est l'ambition de cet ouvrage. Gérard Donnadiou, spécialiste des questions religieuses, a lu ce livre pour Futuribles et en livre ici les principaux enseignements. S.D. ■

Depuis plus de 30 ans, Jean-Pierre Dupuy poursuit une réflexion décapante sur le devenir des sociétés postindustrielles. De l'économie à la politique, puis de l'épistémologie des sciences à la

philosophie, sa pensée se fait au fil du temps plus profonde et incisive. Elle exprime cette volonté de transdisciplinarité et d'ouverture à la complexité qui est à l'œuvre dans la nouvelle épistémologie issue de la

1. DUPUY Jean-Pierre. *La Marque du sacré*. Paris : Carnets Nord, 2009, 288 p.

2. Sociologue et théologien, professeur de théologie des religions au Collège des Bernardins, secrétaire général de l'Association française de science des systèmes (AFSCET).

3. Voir notamment son article « Quand les technologies convergeront ». *Futuribles*, n° 300, septembre 2004, pp. 5-18.

seconde moitié du XX^e siècle, je veux parler de l'approche systématique, épistémologie dont Edgar Morin est en France un des grands représentants.

Dans ce dernier ouvrage, Jean-Pierre Dupuy reconnaît par ailleurs sa dette envers deux penseurs qui l'ont profondément marqué : Ivan Illich et René Girard. Il voit notamment dans l'anthropologie religieuse de René Girard une des clefs de compréhension de la situation actuelle du monde.

Une humanité au bord du gouffre

À l'instar de bien d'autres auteurs contemporains tels Edgar Morin, Joseph Stiglitz, Jacques Attali, etc., Jean-Pierre Dupuy commence par dresser un constat tragique de l'évolution de notre planète et des immenses périls qui la menacent. « J'ai l'intime conviction, écrit-il, que notre monde va droit à la catastrophe. Le chemin sur lequel s'avance l'humanité est suicidaire [...] Mon cœur se serre lorsque je pense à l'avenir de mes enfants et de leurs propres enfants qui ne sont pas encore nés. »

Comment éviter le désastre ? Reprenant alors la thématique déjà développée dans son ouvrage de 2002 *Pour un catastrophisme éclairé*⁴, il va montrer, à la manière des récits apocalyptiques de la Bible, comment l'annonce d'un malheur est un moyen de conjurer, alors que c'est encore possible, la venue de ce

malheur : « Afin de nous inciter à veiller, le catastrophisme éclairé, au sens où je l'entends, consiste à se projeter par la pensée dans le moment de l'après-catastrophe et, regardant en arrière en direction de notre présent, à voir dans la catastrophe un destin — mais un destin que nous pouvions choisir d'écartier lorsqu'il était encore temps. »

Mais pourquoi nous refusons-nous à voir ? Pourquoi, tout particulièrement en Occident, l'*intelligent-sia*, les décideurs en tous domaines (économique, politique, scientifique, militaire, social, etc.), les médias se montrent-ils si incapables de fournir une analyse lucide et profonde de la situation du monde et de la catastrophe qui menace ? Parce que toutes ces soi-disant élites sont victimes de myopie intellectuelle, d'une rationalité tronquée et partielle que Jean-Pierre Dupuy va s'efforcer de débusquer, au niveau d'abord de la science, puis de la politique, de l'économie et enfin dans l'art de la guerre.

La nouvelle trahison des clercs

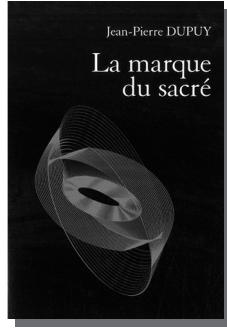
Dans un chapitre particulièrement brillant intitulé « La science, une théologie qui s'ignore », il montre comment la science contient une métaphysique implicite, de type moniste et matérialiste, qui la conduit entre autres à se dispenser de réflexion éthique sur sa propre activité, responsabilité renvoyée aux instances de décision politiques.

4. DUPUY Jean-Pierre. *Pour un catastrophisme éclairé. Quand l'impossible est certain*. Paris : Seuil, 2002. Voir l'analyse de cet ouvrage par Benjamin Delannoy dans « Tenir l'impossible pour certain ». *Futuribles*, n° 282, janvier 2003, pp. 51-60 (NDLR).

Cette attitude de retrait est de surcroît aggravée par l'hyperspécialisation de la recherche scientifique, hyperspécialisation requise pour acquérir la légitimité académique. On fabrique ainsi, à la pelle, des scientifiques « à œillères » ou, pour parler comme Michel Serres, des « instruits incultes », alors que, comme l'écrit Jean-Pierre Dupuy, « des savants avec des œillères, c'est précisément ce que nos sociétés ne peuvent plus se permettre de former, d'entretenir et de protéger. Il y va de notre survie [...] Nous avons besoin de scientifiques réflexifs [...] conscients que leur science repose irréductiblement sur une série de décisions métaphysiques. »

Selon lui, la caricature de cette science réductionniste se trouve dans la théorie de la religion des anthropologues cognitivistes. Ceux-ci en arrivent, tels Richard Dawkins⁵ et Pascal Boyer⁶, « à proférer des imbécillités grosses comme eux ». Leur théorie est tout simplement indigente, car oubliant l'essentiel mis en évidence de manière lumineuse par René Girard dans ses ouvrages, à savoir que la religion est d'abord action avant d'être connaissance, et que sa raison d'être est de mettre une barrière à la violence mimétique qui sans cela détruirait la société. Dans cette conception, « le sacré est fon-

damentalement ambivalent : il fait barrage à la violence par la violence ». Le mythe contient la violence au double sens du terme : il la borne et la modère, freinant son escalade mortifère ; il l'intègre et la comprend comme processus incontournable des rapports humains. Par leur vision étroitement analytique, les cognitivistes s'interdisent d'emblée une compréhension juste des comportements humains.



La démocratie impossible

Passant au domaine politique, Jean-Pierre Dupuy montre le paradoxe sur lequel repose la démocratie, à savoir le postulat d'existence d'une volonté générale par ailleurs impossible à faire émerger rationnellement. La légitimité démocratique est en effet procédurale : attribuer la décision de gouvernement à un homme (ou un parti) ayant obtenu la majorité des suffrages, cela pour un temps donné. La violence inhérente au pouvoir se trouve ainsi « contenue » dans le processus de la campagne électorale, puis dans la légitimité provisoire du décideur élu. En soi, un tel processus représente un immense progrès par rapport aux formes archaïques de dévolution du pouvoir (par le lien du sang, la cooptation, ou simplement la force brutale).

5. DAWKINS Richard. *Pour en finir avec Dieu*. Paris : Robert Laffont, 2008 (traduction de *The God Delusion*. Boston : Houghton Mifflin, 2006).

6. BOYER Pascal. *Et l'homme créa les dieux. Comment expliquer la religion*. Paris : Robert Laffont, 2001.

Mais la démocratie, aussi excellente soit-elle pour arbitrer les différends ayant trait au pouvoir, n'a absolument pas vocation à dire le vrai, le beau, le bien. En ces domaines normatifs, on ne saurait décider à la majorité. Or, c'est ce qu'un certain nombre de nos concitoyens lui demandent de plus en plus de faire, partant du principe énoncé jadis par un homme politique français : « Vous avez moralement tort puisque vous êtes démocratiquement minoritaires. » D'où la faiblesse de la démocratie face aux grands défis actuels de l'humanité, défis qui renvoient de plus en plus à des questions d'ordre existentiel et éthique.

L'illusion économique

En matière économique, Jean-Pierre Dupuy souligne le caractère utopique de l'ambition consistant à vouloir réaliser la paix sociale par voie de solutions techniques. Il écrit : « L'erreur est de croire qu'il existe une solution au problème de la justice et que cette solution résout du même coup la question des passions destructrices. » C'est l'illusion dans laquelle tombe, malgré (ou par suite de) sa rigueur intellectuelle et morale, la théorie de la justice de John Rawls. Bien au contraire, une société plus juste peut renforcer le ressentiment de ceux qui s'y trouvent en situation d'infériorité car ils n'ont même plus l'alibi de l'injustice pour expliquer leur situation. Or le ressentiment, comme l'envie, fait partie de ces « passions destructrices », dragons qui ne seront jamais vaincus par « le saint Georges de la géométrie ».

Et dans l'économie libérale, il n'y a plus de sacré pour protéger la

société du déchaînement de ces passions. On l'a bien vu dans ces années récentes au cours desquelles une activité financière déconnectée de plus en plus de l'économie réelle, a fini par conduire un certain nombre de grands acteurs des institutions financières et bancaires à des comportements insensés : avidité sans limites, prises de risque absolument démentes, irresponsabilité face au long terme, etc. On ne se trouve plus très loin de cette forme de déraison appelée *hybris* par les Grecs et que la sagesse populaire traduisait dans l'adage « Jupiter rend fous ceux qu'il veut perdre. »

Conclusion de tout cela : l'économie ne peut être considérée comme une discipline autonome, elle ne peut pas s'autofonder, contrairement aux prétentions d'un certain nombre d'économistes libéraux, tel Friedrich Hayek. Pour contenir la violence potentielle des rapports économiques, elle a besoin de règles provenant d'une autre source qu'elle-même. Or ces sources, que ce soit l'état de droit, la raison universelle, le politique, le religieux, etc., ont été récusées, sinon discréditées, par l'esprit individualiste et libertaire qui est devenu la nouvelle « foi » de l'Occident : « en occupant toute la place, l'économie s'est condamnée elle-même ».

Le leurre de la dissuasion nucléaire

L'avant-dernier chapitre propose une subtile réflexion sur la nouvelle pensée stratégique induite par l'existence de l'arme atomique. La dissuasion nucléaire a rendu la guerre directe impossible entre belligérants

disposant de cette arme, a-t-il été répété à satiété depuis un demi-siècle. Et de donner en exemple le conflit Est / Ouest qui avait toutes les raisons de dégénérer en guerre mondiale et qui est cependant resté à l'état de guerre froide. On voyait dans la sagesse relative des deux superpuissances l'effet de leur rationalité : à quoi bon déclencher une guerre dont, même vainqueur, on était certain de sortir complètement anéanti ?

Jean-Pierre Dupuy montre que cette soi-disant rationalité a été loin de jouer le rôle déterminant qu'on lui prête. D'abord, elle s'avère incapable d'expliquer l'escalade délirante vers un surarmement atomique (des milliers d'ogives nucléaires !) permettant à chacune des deux superpuissances de faire sauter plusieurs fois la planète. Pour dissuader, il devrait suffire, semble-t-il, de disposer d'un nombre suffisant d'ogives nucléaires, pas d'un nombre pléthorique ⁷. Ensuite il apparaît, selon les mémoires de l'ancien secrétaire d'État américain Robert McNamara ⁸, que durant toute la période de la guerre froide, l'humanité soit passée « 25, 30 fois... à un cheveu de l'apocalypse ». « *We lucked out* » (nous avons eu de la chance), écrit-il. Qu'est-ce à dire ? La dissuasion aurait-elle finalement fonctionné ? Peut-être, mais alors pas au sens exprimé par la doctrine militaire.

Le pire ne s'est pas produit parce que « ce sont précisément ces incursions dans le voisinage du trou noir [la guerre atomique] qui ont

donné à la menace d'anéantissement mutuel son pouvoir dissuasif ». C'est ce que Jean-Pierre Dupuy appelle « la dissuasion existentielle », concept qui lui semble désormais au cœur des tragédies de l'histoire contemporaine : une dialectique de l'accident et du destin, un accident qui peut être instrument du destin mais qui peut aussi ne pas se produire car dépendant du hasard, et des décisions humaines. Et l'auteur d'observer : « La dialectique du destin et du hasard nous permet en principe de nous tenir à distance convenable du trou noir de l'apocalypse. »

Or, remarque Jean-Pierre Dupuy, « cette structure est exactement celle du sacré primitif, telle que l'a dégagée René Girard ». Ainsi, les protagonistes de la guerre froide, tous deux enfants de l'Occident et de l'esprit des lumières, pour avoir voulu chasser le religieux de la réflexion métaphysique et éthique, le retrouvèrent sous la forme la plus archaïque dans leurs rapports de pouvoir.

Retour au spirituel

Alors, vers quel horizon se tourner dans cette société sécularisée et désenchantée où le sacré, au travers du mécanisme sacrificiel du bouc émissaire, ne peut plus jouer le rôle qui était jusqu'alors le sien, de régulateur de la violence ? À l'instar d'un certain nombre d'intellectuels contemporains, tels René Girard lui-même ou, plus récem-

7. Cette remarque est à l'origine de la doctrine française de la dissuasion, dite « du faible au fort ».

8. Cité par Jean-Pierre Dupuy pp. 243 et 249 de son ouvrage.

ment, Jean-Claude Guillebaud, Jean-Pierre Dupuy ne voit d'issue que dans le retour à la nudité du message évangélique, message qui dévoile le « mensonge immémorial » du sacré mais, dans le même temps, apporte à cette désacralisation la seule réponse possible pour désarmer la violence : l'amour inconditionnel du prochain et le pardon des offenses. Selon lui, le christianisme, « en disant la vérité du sacré, par-là même le prive de sa puissance créatrice, pour le meilleur et pour le pire ». Le meilleur si le modèle évangélique est pris au sérieux par les hommes, le pire s'il est rejeté, ce qui semble la situation présente de l'Occident et plus particulièrement de l'Europe.

Jean-Pierre Dupuy en vient alors à se définir comme « un chrétien intellectuel », c'est-à-dire « pratiquant d'aucune des dénominations qui composent le christianisme », mais

« venu à croire que le christianisme constituait un savoir sur le monde humain, non seulement supérieur à toutes les sciences humaines réunies, mais source d'inspirations principales de celles-ci ».

Et il va jusqu'à affirmer : « Je crois que le message chrétien, tel qu'il s'exprime en particulier dans les évangiles, est une science humaine [...] qui porte sur le monde humain, donc en particulier sur toutes les religions qui ont fait l'histoire de l'humanité. Ce savoir, de plus, est mortel pour toutes les religions en question. » On reconnaît là la thèse centrale de René Girard sur la singularité sans égale du christianisme dans le concert des religions du monde, mais également un écho à l'analyse de socio-anthropologie historique de Marcel Gauchet, faisant du christianisme « la religion de la sortie de la religion ». ■

L'action de l'Union dans le domaine urbain

PAR JEAN-FRANÇOIS DREVET ¹

L'Union européenne doit-elle avoir une politique urbaine ? Question délicate compte tenu des enjeux très locaux qui caractérisent de nombreuses villes européennes et du principe de subsidiarité qui domine la politique européenne, selon lequel les politiques doivent être menées par l'échelon décisionnel le plus bas. De fait, l'Union européenne n'a pas de politique urbaine proprement dite, mais elle intervient sur les questions urbaines depuis une vingtaine d'années, comme le rappelle ici Jean-François Drevet.

Après quelques projets pilotes, la Commission européenne a lancé en 1994 un programme d'action spécifique appelé Urban, présenté dans cette tribune, relancé pour la période 2000-2006. Depuis 2007, elle intervient dans le domaine urbain essentiellement par le biais de la politique régionale et dans le cadre du renforcement de la compétitivité des territoires européens. À l'avenir, ce sera sans doute la politique de cohésion (territoriale, sociale, économique) qui sera appelée à jouer un rôle spécifique en matière urbaine. S.D. ■

Plus de 80 % de la population européenne résidant dans les villes et une proportion plus grande encore y occupant un emploi, il est évident que l'Union européenne (UE) ne pouvait pas se désintéresser des questions urbaines. Au cours de la période de programmation qui vient de se terminer (2000-2006),

16 milliards d'euros ont été alloués à des programmes urbains, soit 14 % des engagements des fonds structurels communautaires :

— au titre du rattrapage des régions en retard (objectif n° 1), qui compte quelques grandes villes de l'Europe du Sud et, depuis 2004, presque toutes

1. Ancien fonctionnaire à la Commission européenne. Les propos exprimés ici n'engagent que leur auteur.

les grandes villes des nouveaux États membres d'Europe centrale ;

— au titre de la reconversion (objectif n° 2) des vieilles régions industrielles de l'Europe du Nord-Ouest, pour résorber les friches et lutter contre l'exclusion sociale.

Ces interventions ont été effectuées dans le cadre de la politique régionale et de stratégies de développement ou de croissance exploitant les synergies entre villes et campagnes :

— techniquement, il est cohérent de financer la rénovation urbaine dans le cadre de la politique régionale, les opérations retenues étant initiées par les collectivités territoriales et sélectionnées ou homologuées par les États membres ;

— politiquement, la Commission européenne tient à respecter le principe de subsidiarité : elle n'estime pas devoir traiter à Bruxelles de problèmes que beaucoup d'États membres se refusent à gérer à partir de leur capitale, en interférant dans le fonctionnement de la planification urbaine.

Cependant, de manière expérimentale, la Commission a développé des interventions spécifiques au milieu urbain. Dès 1990, elle a financé quelques projets pilotes de rénovation dans des quartiers en crise, avec des concours communautaires attribués directement aux municipalités². Au total, de 1990 à 1999, 59 projets pilotes, pour un montant total de 164 millions d'euros, ont eu d'intéressantes retombées, en suscitant des échanges d'expériences, en diffusant

de nouvelles méthodologies, et en établissant un contact direct entre la Commission et les élus municipaux. Devant faire face à des problèmes similaires, les maires de plusieurs grandes villes européennes ont apprécié de confronter leurs difficultés et leurs plans d'action.

Le programme Urban

En 1994, forte des résultats des projets pilotes, la Commission a décidé de lancer le programme communautaire « Urban » sur 118 sites dans l'Union européenne à 15, avec une contribution communautaire de 950 millions d'euros émanant du FEDER (Fonds européen de développement régional) et du FSE (Fonds social européen). La population concernée — environ trois millions d'habitants — était localisée à 86 % dans des villes de plus de 100 000 habitants. En moyenne, la participation communautaire a été de l'ordre de 48 euros par résident dans les zones éligibles, soit un peu moins de la moitié de la dépense totale. Au final, 38 % des sommes versées ont servi à la réhabilitation des bâtiments et de l'environnement, 23 % à des initiatives d'insertion sociale, 32 % au développement des entreprises et à la création d'emplois.

La mise en œuvre des programmes Urban s'est heurtée à de nombreuses difficultés techniques : il n'était pas facile de choisir les villes³ et encore moins de délimiter les quartiers en crise. S'il existe des structures urbaines où ceux-ci sont clairement délimités (par exemple les vieilles cités ou les

2. En règle générale, les fonds structurels communautaires transitent par les administrations centrales des États membres.

3. Dans un État membre, les villes ont été sélectionnées en toute objectivité par le gouvernement à quelques semaines des élections municipales !

« villes closes »), il est beaucoup plus fréquent de se heurter à des situations diffuses, où il est impossible ou totalement arbitraire de tracer des lignes. Enfin, et ce fut l'obstacle déterminant, la gestion des programmes urbains a entraîné pour la Commission une surcharge administrative considérable (plus d'une centaine de programmes dispersés dans les 15 États membres de l'époque) et des complications importantes pour les bénéficiaires (invités à gérer des procédures complexes pour des montants financiers modestes).

Au moment de la préparation de la programmation 2000-2006, la Commission a estimé que la phase expérimentale avait assez duré et proposé d'incorporer les actions urbaines dans les interventions au titre des objectifs (connues sous le nom de *mainstream*). Mais elle s'est heurtée à l'opposition du Parlement européen qui a utilisé ses prérogatives budgétaires pour rétablir le programme. Celui-ci s'est donc poursuivi : entre 2000 et 2006, le programme Urban II a bénéficié à 2,2 millions d'habitants dans 70 villes, pour 700 millions d'euros, ce qui représente un effort financier similaire à celui de la période précédente. En 2006, pour les mêmes raisons qu'en 1997, la Commission a proposé à nouveau de le supprimer et, cette fois, a obtenu satisfaction.

Globalement, Urban a été assez populaire dans les villes éligibles et un peu moins ailleurs, en jouant un rôle de catalyseur et en assurant la mobilisation des acteurs. Bien que renonçant aux programmes urbains, la Commission a décidé de poursuivre l'échange d'expériences, en promouvant les propositions d'action de l'« audit urbain », collecte périodique d'informations sur la qualité

de vie dans plus de 300 villes européennes, et le réseau Urbact.

L'action urbaine depuis 2007

Les orientations stratégiques communautaires de la période 2007-2013 recommandent des programmes ciblés sur les zones urbaines en vue de promouvoir les villes en tant que moteurs du développement régional, ce qui est conforme à la philosophie traditionnelle de la politique régionale européenne, mais aussi à sa réorientation dans le cadre de la stratégie de Lisbonne :

— d'une part, les stratégies de développement régional jouent sur les complémentarités villes / campagnes : la capitale régionale peut attirer des fonctions internationales et exerce un effet d'entraînement sur son réseau de villes moyennes, et sur les zones rurales qui lui apportent de l'espace et des ressources naturelles ;

— d'autre part, la volonté communautaire d'organiser les dépenses structurelles dans le cadre d'un objectif de compétitivité donnant la priorité à la recherche et à l'innovation, donne une importance accrue aux politiques de renforcement des fonctions urbaines des principaux centres.

Il est clair que ces deux orientations ne sont pas exemptes de contradictions. La priorité traditionnelle de la politique régionale en faveur de zones défavorisées risque de marquer le pas. Inversement, le saupoudrage de projets sans envergure sur des zones à faible compétitivité ne réduira pas leur écart avec les autres. Il est donc nécessaire de réconcilier les deux approches, ce qui n'est possible que dans le cadre d'une straté-

gie de développement régional bien articulée.

Aux subventions des fonds structurels ⁴, s'ajoute maintenant l'apport de nouveaux instruments, notamment JESSICA (*Joint European Support for Sustainable development In City Areas*), initiative commune de la Commission et de la Banque européenne d'investissement (BEI). JESSICA devrait assurer une meilleure prise en compte des intérêts du secteur privé qui est, en dernière analyse, le principal créateur des nouveaux emplois et du supplément de valeur ajoutée qui réduira les écarts, ce qui est la finalité d'une politique régionale efficace.

En principe, la politique de cohésion doit aussi contribuer à un développement polycentrique de l'espace européen, ce qui est nettement moins clair (et contesté par plusieurs États membres) et serait difficilement réalisable (autant que le rééquilibrage Paris / province), même s'il existait une compétence communautaire dans le domaine de l'aménagement du territoire — ce qui n'est pas le cas.

Depuis 2005, un groupe interservices interne à la Commission assure la coordination entre les initiatives des directions générales dans le domaine urbain. En fait, il est difficile,

sinon impossible, de dissocier leur action dans les villes de leurs politiques globales. Cependant, la Commission a défini le contenu urbain de ses politiques dans plusieurs Livres verts ⁵ : sur l'environnement urbain, les transports urbains et l'efficacité énergétique (sur ce dernier point la formule choisie a été celle du plan d'action ⁶, puis des directives).

Malgré la pression des différents *lobbies*, la Commission ne souhaite pas devenir partie prenante dans des décisions politiques qui doivent rester de la compétence des autorités élues pour cela au niveau municipal, et dans une moindre mesure à l'échelle régionale ou nationale, ce qui ne laisse qu'un rôle subsidiaire à l'échelon communautaire, bien trop éloigné du terrain.

Plus riche d'avenir est l'émergence du nouvel objectif de cohésion territoriale, ajouté au renforcement de la cohésion économique et sociale dans le traité en cours de ratification, destiné à assurer une prise en compte adéquate de l'impact territorial des politiques de l'UE, des États membres et des collectivités territoriales. La Commission pourra donc agir dans le cadre des compétences qui lui sont déjà reconnues, pour que les effets de son action sur le terrain soient compatibles avec cet objectif. ■

4. Les dépenses de logement ne sont pas éligibles, sauf dans les nouveaux États membres.

5. Cette procédure permet à la Commission de lancer un débat. Elle utilise ensuite les contributions des répondants pour définir ses propositions, qui font le cas échéant l'objet d'un Livre blanc.

6. *Plan d'action pour l'efficacité énergétique : réaliser le potentiel*. Bruxelles : communication de la Commission européenne, 2006, COM (2006)545.

Scénario pour 200 ans

*Retour sur le rapport du Hudson Institute de 1976*¹

PAR PIERRE BONNAURE²

Il y a un peu plus de 30 ans, le célèbre prospectiviste et fondateur du Hudson Institute, Herman Kahn, et deux de ses collègues, William Brown et Leon Martel, publiaient un « scénario pour 200 ans », un travail prospectif qu'ils voulaient visionnaire et résolument optimiste sur l'évolution des États-Unis et du monde, répondant pour partie à la vague de pensée plus pessimiste (et nettement moins libérale que celle du Hudson Institute) en faveur de la « croissance zéro ». Pierre Bonnaure a relu ce scénario pour 200 ans pour Futuribles.

Après avoir rappelé le contexte dans lequel ces travaux s'inscrivent, il en présente les principales thèses et tendances énoncées, les replaçant à la lumière des évolutions qui se sont produites depuis lors et des prévisions scientifiques contemporaines. Il montre ainsi que ce rapport pointait fort justement un certain nombre de défis d'avenir qui, pour beaucoup, demeurent d'actualité ; il souligne en revanche l'excès de confiance placée par les auteurs dans les capacités du progrès scientifique et technique à y répondre. S.D. ■

A l'occasion du bicentenaire des États-Unis, en 1976, le Hudson Institute souhaita apporter sa contribution aux festivités sous forme d'une fresque de l'avenir de l'Amérique et du monde. Son *Scénario pour 200 ans* synthétisait des années de travail, ponctuées de rencontres internationales (McLean, Virginie, en 1971 ; Venise, 1972) organisées avec le soutien de la Mitre Corporation. Le titre de ce document est trompeur dans la

1. KAHN Herman, BROWN William, MARTEL Leon (Hudson Institute). *The Next 200 Years: A Scenario for America and the World*. New York : William Morrow & Co, Inc., 1976 (traduction française : *Scénario pour 200 ans*. Paris : Albin Michel, 1976). Le Hudson Institute est un *think-tank* américain créé en 1961 par Herman Kahn, à vocation prospective.

2. Membre du comité d'orientation de *Futuribles*.

mesure où les auteurs eux-mêmes reconnaissent qu'il ne s'agit pas d'un scénario à proprement parler, mais de l'analyse qui doit précéder cette étape : mise en perspective historique, identification des tendances lourdes et des points d'inflexion, confrontation des idées dominantes, pistes envisageables.

Le contexte

Le fil directeur est que l'année 1976 se trouve être non seulement une commémoration américaine, mais aussi une année charnière entre deux mondes. Les deux siècles écoulés, à l'enseigne d'une industrialisation peu soucieuse d'épuiser les ressources naturelles, ont vu les États-Unis s'imposer comme première puissance mondiale aux plans militaire, économique, financier et technologique, étendant son autorité et ses valeurs à une partie de la planète. Les deux siècles suivants verront le passage des pays les plus avancés à une société postindustrielle, et le rattrapage accéléré de pays émergents, notamment en Asie, avec pour conséquence un rééquilibrage géopolitique global. Dans un monde devenu multipolaire, les États-Unis ne pourront conserver leur statut d'hyperpuissance mais ils ne déclineront pas pour autant, grâce à leur exceptionnel potentiel d'innovation, à leur dynamisme et à leur faculté d'adaptation. Tous les obstacles à la croissance économique seront levés grâce aux leviers de la science et du progrès technique.

Rappelons qu'en 1976, l'économie mondiale se remet à peine du choc pétrolier de 1973. Les États-Unis, pourtant relativement protégés de la crise par leurs gisements intérieurs, découvrent qu'un cartel de pays militairement insignifiants, l'OPEP (Organisation des pays exportateurs de pétrole), peut narguer l'Amérique et déstabiliser l'économie. Par ailleurs, la spectaculaire montée en puissance du Japon inquiète l'industrie américaine, qui organise son sursaut de 1981, à l'enseigne du « *made in America* ». Le politologue et démographe français Emmanuel Todd ne prophétise pas encore la chute de l'Empire américain (il le fera en 2002) mais plutôt la décomposition de la sphère soviétique³, qui se vérifiera 13 ans plus tard. S'appuyant sur les simulations de Dennis Meadows⁴, le Club de Rome annonce l'épuisement prochain des matières premières et des combustibles fossiles, l'essoufflement inévitable de la croissance économique mondiale au XXI^e siècle et la fin du modèle américain de consommation. Bref, les signes de la fin d'une ère se multiplient, et Herman Kahn et consorts profitent du bicentenaire américain pour faire de 1976 l'année symbolique du basculement.

3. TODD Emmanuel. *La Chute finale. Essai sur la décomposition de la sphère soviétique*. Paris : Robert Laffont, 1976 ; et *Après l'Empire. Essai sur la décomposition du système américain*. Paris : Gallimard, 2002.

4. Dennis Meadows dirige l'Institute for Policy and Social Science Research de l'université de New Hampshire. Parmi ses nombreuses fonctions, il a présidé la Société pour la dynamique des systèmes. À l'époque de son rapport *Limits to Growth* (paru en français sous le titre *Halte à la croissance ?* Paris : Fayard, 1972), il travaillait au Massachusetts Institute of Technology (MIT).

Un optimisme radical

Face à la tentation néomalthusienne des apôtres de la « croissance zéro », les chercheurs du Hudson Institute prennent le parti d'un optimisme radical. Ils consacrent une bonne partie de leur livre à dénoncer les lacunes et faiblesses du rapport Meadows, et rejettent l'idée d'un épuisement inéluctable des ressources naturelles. Du côté de l'offre, l'élévation des cours inhérente à la rareté annoncée rendra économiquement acceptable l'emploi de ressources plus difficiles d'accès ou de substituts. Du côté de la demande, les besoins des pays industrialisés se stabiliseront, voire diminueront, sous l'effet de la rationalisation des processus, de la généralisation du recyclage et d'une évolution naturelle des comportements au sein de sociétés postindustrielles. Dans les deux cas, selon les auteurs, le progrès technique allègera les problèmes.



Herman Kahn (1922-1983),
fondateur du Hudson Institute

Tout en reconnaissant qu'une économie débridée n'est pas soutenable sur le long terme, les experts américains plaident pour le maintien d'une croissance économique raisonnable, vitale pour la stabilité des sociétés. L'idée du développement durable est donc en germe, encore faut-il prendre les problèmes à bras-le-corps. Il est savoureux de noter que les auteurs choisissent une citation du président français Valéry Giscard d'Estaing pour symboliser le défaitisme européen et la tentation de la croissance zéro⁵. À l'opposé, ils ne doutent pas que les États-Unis, qui ont su profiter des deux siècles passés pour construire et asseoir leur puissance, sauront encore marquer les deux siècles à venir. On voit poindre la thématique de la Vieille Europe et du Nouveau Monde.

Par-delà les querelles d'experts avec Dennis Meadows et le Club de Rome, et une forte propension à surestimer les pouvoirs de la technique, il faut reconnaître que le Hudson Institute pose un regard acéré sur les principaux problèmes de l'humanité et de la planète. Il avance des thèses qui, aujourd'hui encore, sont au cœur du débat. Essayons de les résumer (en *italique bordeaux*, nos propres commentaires) :

► **Démographie** : depuis 8 000 ans, le taux de croissance démographique est resté globalement très bas. Ce n'est que depuis 200 ans que la population mondiale connaît une croissance exponentielle, qui pourrait devenir insoutenable. Mais il ne s'agit que d'un spasme, car la transition démographique est à l'œuvre et 1976, par une aimable coïncidence, pourrait bien correspondre à l'apogée du taux de croissance démographique mondial,

5. « Quand on examine les grandes courbes qui décrivent pour l'avenir les phénomènes de notre temps, on s'aperçoit que pratiquement toutes ces courbes nous conduisent à la catastrophe ». Valéry Giscard d'Estaing, conférence de presse, Paris, 24 octobre 1974.

celui-ci revenant aux faibles niveaux historiques au cours des 200 années suivantes. La population se stabiliserait autour de 10 à 15 milliards d'individus, ce que la planète peut fort bien supporter. Les raisons de cette transition sont bien connues : éducation, émancipation des femmes, baisse de la fécondité, contraception, urbanisation croissante... *Nous savons maintenant que la population ne plafonnera pas avant 2050 ou 2075.*

► **Croissance économique** : la hausse continue des coûts des facteurs de production, la prise en compte des « externalités » environnementales et sociales, la densification des mégapoles, tout concourt à modifier les besoins, probablement à les freiner (disparition des voitures individuelles dans les villes verticales du futur, par exemple). La croissance matérielle se dématérialise partiellement dans les sociétés postindustrielles. Le PIB (produit intérieur brut) est amputé de 5 à 10 points par les coûts croissants de la santé, de la sécurité et de la protection de l'environnement. L'équipe d'Herman Kahn estime que le produit mondial brut par habitant pourrait plafonner, dans 200 ans, autour de cinq fois le niveau actuel des pays développés. *Compte tenu d'un doublement de la population, c'est une explosion de la création de valeur qui est envisagée !*

► **Ressources minières** : alors que Dennis Meadows annonçait l'épuisement des ressources connues à un horizon rapproché (23 ans pour l'aluminium, 46 ans pour le cuivre, 75 ans pour le nickel, etc.), le Hudson Institute note cruellement que des prévisions similaires faites 20 ans plus tôt ont été infirmées par les faits dans des proportions spectaculaires. Les réserves connues ont en effet été réévaluées, sur la période, de 4 430 % pour les phosphates, 2 360 % pour la potasse, 1 321 % pour le fer, etc. La croûte terrestre et les fonds océaniques (bientôt exploitables jusqu'à 5 000 mètres) recèlent bien assez de richesses pour satisfaire les besoins de l'humanité pour des millénaires, compte tenu aussi des progrès du recyclage. *Le tout est de disposer d'assez d'énergie pour gérer le nouveau système technique.*

► **Énergie** : se plaçant une nouvelle fois à contre-courant des idées reçues, Herman Kahn et ses complices assurent que le coût relatif de l'énergie, selon une tendance historique avérée, ne peut que décroître indéfiniment dans son ensemble. La croissance de la demande sera tempérée par l'amélioration continue de l'efficacité des systèmes de production et d'utilisation, ainsi que par la dématérialisation relative qui accompagne le développement des activités de service dans une société postindustrielle. Tout finirait donc par le mieux dans le meilleur des mondes, mais les auteurs reconnaissent qu'il faudra passer par une phase transitoire pénible d'enchérissement de l'énergie, le temps d'adapter nos sociétés à l'épuisement annoncé des ressources fossiles et de développer des énergies pratiquement inépuisables. *Cette transition pourrait s'achever en 2100.*

► **Alimentation** : ici encore, le Hudson Institute s'inscrit en faux contre la pensée dominante de l'époque. Tout en reconnaissant que de larges por-

tions de la surface du globe sont ou seront surpeuplées et sous-alimentées, la pénurie est avant tout le résultat d'une mauvaise gouvernance et de choix idéologiques malencontreux. « Dans les 200 ans à venir, le monde peut améliorer sa production et la porter, par individu, au niveau que connaissent actuellement les États-Unis (soit l'équivalent d'une tonne de céréales par personne et par an). » La ressource en eau douce est géographiquement mal répartie, ce qui suscitera des tensions régionales, mais globalement, l'approvisionnement ne sera pas un problème, si l'on organise correctement la collecte et le recyclage, l'appoint étant assuré, autant que de besoin, par le dessalement de l'eau de mer (*ce qui pose à nouveau la question de l'abondance énergétique*). À titre d'exemple, si les pluies de mousson étaient utilisées plus rationnellement, le bassin du Gange, qui peine à nourrir 225 millions d'habitants, pourrait alimenter 600 millions de personnes. *Pour autant que la fonte prématurée des glaciers ne tarisse pas le débit des grands fleuves.*

► **Climat** : 12 ans avant les climatologues du GIEC (Groupe intergouvernemental d'experts sur l'évolution du climat) et 30 ans avant le célèbre film d'Al Gore ⁶, Herman Kahn évoque fort bien l'impact du gaz carbonique sur l'effet de serre, la fonte des glaces polaires, la montée des mers et les menaces sur les cités littorales. À le lire, on a toutefois l'impression que c'est une bonne nouvelle, la planète étant entrée naturellement dans un cycle de refroidissement. Quel que soit le sens de l'évolution, il faudra s'adapter à la dérive climatique, déplacer les zones de production agricole, revoir les schémas d'irrigation, développer des espèces mieux adaptées aux conditions nouvelles, améliorer les engrais et pesticides. Dans les contrées les plus mal exposées, on envisagera des méthodes « exotiques » de culture (hydroponiques, sur film nutritif, etc.). À la limite, on pourra synthétiser des protéines à partir de cultures non vivrières ou de déchets. *Sans doute, mais c'est plus facile à dire qu'à faire. Il faudra trouver les milliers de milliards de dollars US nécessaires et disposer d'une énergie abondante.*

► **Environnement** : en 1976, le mouvement écologiste américain est déjà très actif. Le Sierra Club a été fondé bien avant 1965, le Congrès a voté dès 1970 une loi rendant obligatoire les catalyseurs automobiles (*même s'il a fallu 10 ans pour l'appliquer !*). Les dépenses antipollution pour la décennie 1970 sont de l'ordre de 300 milliards de dollars US. En termes de PIB, le coût de la lutte contre la pollution et de la protection de l'environnement pourrait passer de 1,5 % en 1976 à 5 % ou 6 % 50 ans plus tard. Il dépassera celui de la défense nationale. Il faudra donc revoir tous les processus pour faire en sorte que l'argent dépensé en mesures de protection devienne source de richesses. *Alors que l'Europe adoptera une attitude défensive — quotas d'émissions de carbone négociables, mais quotas quand même —,*

6. *Une vérité qui dérange*. Film documentaire américain sur le changement climatique, sorti en 2006.

les États-Unis de George W. Bush chercheront à gagner du temps en retardant la mise en œuvre du protocole de Kyoto tout en se plaçant en tête du développement des énergies du futur. Aujourd'hui, l'administration Obama semble mieux disposée à jouer la carte multilatérale.



En conclusion, Herman Kahn et son équipe cernent fort bien les grands problèmes de la planète mais font preuve d'une confiance probablement excessive dans la magie de la technique (voir encadré ci-après) et dans l'abondance énergétique. Ils ne doutent pas de l'aptitude des États-Unis à surmonter les obstacles pendant 200 ans encore, grâce à l'esprit pionnier hérité des pères fondateurs. Ils reconnaissent que de grandes disparités entre nations et entre régions seront source de tensions, mais, en bons libéraux, ils estiment que, sur la longue période, le progrès des sociétés les plus avancées profitera également aux moins favorisés par effet d'entraînement et de cascade.

QUELQUES PROJECTIONS HASARDEUSES DU HUDSON INSTITUTE ÉNONCÉES EN 1976

En *italique bordeaux* figurent nos commentaires.

► **Population** : vers l'an 2000, 25 % de la population vivront dans des sociétés naissantes de type postindustriel. Vers 2176, la population mondiale pourrait atteindre 15 milliards d'individus. *Selon l'ONU, la population mondiale continuera de croître jusqu'en 2075, avec un maximum historique à 9,2 milliards d'habitants, avant de se stabiliser. La fourchette d'incertitude va toutefois d'une explosion à 36,4 milliards d'habitants en 2300, à une implosion à 2,3 milliards.*

► **Revenus** : en 2100, le produit mondial brut pourrait atteindre 300 000 milliards de dollars US, ce qui, pour une population de 15 milliards d'individus, correspond à un produit intérieur brut (PIB) par habitant de 20 000 dollars US. Il y aura, dans le monde et au sein de chaque pays, de grandes disparités de revenus, sans conséquences réellement désastreuses, les plus démunis dispo-

sant d'au moins 3 000 dollars US, sauf dans les pays en échec. *Actuellement, le revenu par habitant varie — en arrondissant — de 1 700 dollars US au Népal, à 10 000 dollars US en Russie, 20 000 en Grèce, 30 000 en Allemagne, 40 000 aux États-Unis et en Norvège, 70 000 au Luxembourg.*

► **Emploi** : on assistera à une décroissance continue des activités primaires et, à un degré moindre, du secondaire, au profit du tertiaire (services aux entreprises) et du quaternaire (services aux particuliers). *Le report massif de l'emploi sur des activités quaternaires à faible valeur ajoutée et à faible potentiel de gains de productivité augure mal du PIB et du pouvoir d'achat futurs.*

► **Alimentation** : d'ici à 200 ans, il sera sans doute normal de bénéficier de conditions alimentaires égales, voire supérieures, à celles dont jouit l'Américain d'aujourd'hui (1976), soit plus de 2 200 calories quotidiennes (*mau-*

voise nouvelle sur le front de l'obésité). À court et moyen termes, il faudra développer la production locale pour pallier les famines (l'agriculteur n'exploite que la moitié des terres considérées aujourd'hui comme arables et les terres convenables sont en fait trois fois plus abondantes). En 2076, l'agriculture industrielle fournira 3,5 fois plus de céréales qu'aujourd'hui, assez pour nourrir 15 milliards de personnes (dans les faits, à l'échelle mondiale, c'est une réduction des surfaces cultivées que l'on observe et un épuisement des sols surexploités). À long terme, l'alimentation fera une large place à des produits de synthèse provenant de la biomasse, du pétrole et même des déchets urbains. La popularité croissante des aliments « bio », l'hostilité aux organismes génétiquement modifiés, l'inscription du principe de précaution dans la Constitution française ne contribuent pas à la résolution des problèmes.

► **Tourisme** : il connaîtra une croissance annuelle de 10 % à 20 %, susceptible de plafonner ou s'inverser à l'horizon 2000 (courbe en S). *Avant la crise économique de 2008, le tourisme ne montrait aucun signe d'essoufflement, bien au contraire. L'aviation low cost et les nouveaux superjumbos devaient stimuler les voyages. La situation actuelle ne permet pas d'affiner les prévisions.*

► **Matières premières** : la croûte terrestre est un formidable réservoir de minéraux, très superficiellement exploitée. Globalement, 99,9 % des besoins en métaux d'une population de 15 milliards d'individus, jouissant d'un produit mondial brut de 300 000 milliards de dollars US, pourront être satisfaits. *L'appétit récent des pays dits BRIC — Brésil, Russie, Inde, Chine — secoue le marché des matières premières, mais la forte volatilité des cours ne permet pas de conclure à une pénurie imminente. Par ailleurs, le recyclage progresse fortement.*

► **Énergies fossiles** : les ressources connues pourront subvenir aux besoins énergétiques mondiaux pendant les 100 ans à venir. Au-delà, 20 % des réserves potentielles suffiraient à couvrir les besoins projetés pendant 200 ans. À partir de l'an 2000, des quantités croissantes de charbon et de gaz seront converties en combustibles liquides. *Rien de tel ne s'est encore produit quoique la technologie soit disponible et éprouvée. Il est économiquement encore trop tôt. Toutefois, l'aviation civile, par précaution, expérimente dès à présent des moteurs utilisant des substituts du kérosène.*

► **Énergie nucléaire** : en acceptant un prix de l'uranium cinq fois plus élevé, ce qui pèse peu sur le coût final de l'électricité produite, et en mettant progressivement en service des générations de réacteurs plus performants, la fission pourra assurer une part importante de la production d'électricité pendant des siècles. *Pour l'heure, de nombreux pays restent hostiles au nucléaire, le développement des réacteurs rapides et à haute température marque le pas, la gestion à long terme des déchets radioactifs et la transmutation des actinides n'ont pas encore trouvé de solution satisfaisante.*

► **Énergies renouvelables** : en 2050, la majeure partie des besoins énergétiques sera couverte par des installations utilisant l'énergie du Soleil et des vents, la biomasse, la géothermie, le gradient thermique des océans. *Le programme européen, pourtant ambitieux, ne prévoit que 20 % d'énergies renouvelables en 2020, dont une bonne partie revient à l'hydraulique et au bois de chauffe. Des communes et des associations de riverains s'organisent contre les nuisances des éoliennes et contre l'aliénation des terres arables au profit des centrales solaires. La production d'agrocarburants au détriment des cultures vivrières a déjà provoqué des émeutes de la faim dans divers pays. Les dis-*

tributeurs d'électricité s'inquiètent de la déstabilisation de leurs réseaux par des énergies distribuées et intermittentes ; l'État désargenté ne pourra pas longtemps leur imposer de racheter l'électricité verte à trois ou cinq fois sa valeur commerciale.

► **Énergie solaire** : en couvrant 1 % de la surface du globe de cellules solaires (d'un rendement de 10 %), le photovoltaïque suffirait à couvrir les besoins prévisibles du XXI^e siècle. Au XXII^e, un tiers du Sahara sera affecté à ce captage. *Un premier programme d'équipement solaire du Sahara vient de démarrer dans le cadre d'une collaboration entre l'Algérie et l'Allemagne. Une centrale à concentration d'une puissance de 30 MW-crête doit être installée dans le désert¹. L'électricité sera acheminée d'Adrar à Aachen par une liaison sous-marine de 3 000 km. Attendons de voir les résultats économiques de cette expérience, avant d'envisager de réaliser des équipements cent fois ou mille fois plus puissants.*

► **Géothermie** : rien qu'aux États-Unis, l'énergie thermique des roches profondes suffirait à produire l'équivalent de la consommation mondiale d'énergie. *En dehors du cas particulier de l'Islande et de quelques petites réalisations continentales, comme Larderello en Italie, ou le site expérimental de Soultz-sous-Forêts dans le Bas-Rhin, la géothermie ne connaît pas un grand développement. Les forages profonds coûtent cher et l'on connaît mal le comportement à long terme des roches et des équipements.*

► **Fusion nucléaire** : les savants pensent qu'un réacteur Tokamak de type commercial pourrait voir le jour vers 1990. *On sait maintenant qu'il faut compter 20 ans pour disposer des*

enseignements du programme ITER (International Thermonuclear Experimental Reactor), récemment lancé, 20 ans de plus pour passer à un prototype de centrale et 50 autres années pour que la fusion représente une part appréciable de la production d'électricité, si tout va bien.

► **Vecteurs énergétiques** : l'électricité sera la principale forme d'énergie distribuée. L'hydrogène viendra en second, acheminé par gazoducs et stocké dans d'anciens réservoirs d'hydrocarbures ou des cavernes, ou sous forme solide (hydrures). *Les mythes ont la peau dure. Voici 30 ans que l'on travaille sur l'hydrogène et les piles à combustible, sans progrès spectaculaires. Et l'on continue de qualifier faussement l'hydrogène de source inépuisable, alors que pour produire ce gaz, il faut consommer d'autres énergies.*

► **Automobile** : d'ici 10 ou 20 ans, il n'est pas impossible que des véhicules à batterie ou à pile à combustible puissent rivaliser efficacement avec les automobiles actuelles, du moins dans un rayon de 300 km. *La prophétie du Hudson Institute est en passe de se réaliser, mais avec 30 ou 40 ans de retard, et les avantages économiques et énergétiques des prototypes présentés sont si minces que le moteur thermique traditionnel a encore de beaux jours devant lui. Les nouvelles générations de moteurs automobiles à explosion ou à combustion rivalisent en effet en consommation et émissions de CO₂ avec les véhicules hybrides actuels².*

► **Génie génétique** : les perspectives ouvertes sont fabuleuses, mais les premières tentatives de recombinaison de l'ADN (création de chimères³) recom-

1. Voir aussi PAPON Pierre. « Énergie : exploiter le gisement solaire des déserts ? » *Futuribles*, n° 353, juin 2009, pp. 102-104 (NDLR).

2. Voir le dossier spécial sur l'automobile paru dans *Futuribles*, n° 351, avril 2009, pp. 29-48.

3. Sur les chimères, voir notamment SHREEVE Jamie. « L'avenir des chimères. L'autre débat sur les cellules souches ». *Futuribles*, n° 312, octobre 2005, pp. 5-21 (NDLR).

mandent la plus grande prudence. L'un des risques est de « créer une bactérie mortelle à laquelle ne correspond aucun anticorps ». *L'avenir reste ouvert, mais les comités d'éthique freinent la recherche. Les grandes avancées viendront vraisemblablement des pays les moins scrupuleux.*

► **Espace** : même Jules Verne se sentirait dépassé, dans la mesure où Herman Kahn et ses collaborateurs n'envisagent rien moins, à l'horizon de 200 ans, que l'exploration des galaxies, l'installation d'importantes colonies humaines dans l'espace et l'extraction,

sur la Lune ou d'autres planètes, de métaux devenus rares sur la Terre. *Les techniques actuelles de propulsion ne permettent pas d'envisager une seconde phase de la conquête spatiale, et l'organisme humain n'est pas programmé pour résister longtemps à l'absence de gravité et au rayonnement cosmique. Les agences spatiales entretiennent le mythe, par crainte de voir leurs crédits réduits aux seules missions scientifiques robotisées et aux applications orbitales commerciales ou militaires.*

P.B.

À LIRE OU À RELIRE DANS LA RUBRIQUE « FUTURS D'ANTAN » DE FUTURIBLES

- VAUBAN. « La dîme royale (1706) ». N° 353, juin 2009
- BERTHELOT Marcelin. « La science et l'industrie en l'an 2000 (1894) ». N° 351, avril 2009
- CAZES Bernard. « La dégénérescence des sociétés selon Max Nordau (1893) ». N° 337, janvier 2008
- BERGER Gaston, DARCET Jean, DEMONQUE Marcel. « L'Occident et le monde ». N° 336, décembre 2007
- FOURASTIÉ Jean. « De quelques métamorphoses du XX^e siècle (1965-66) ». N° 335, novembre 2007
- CAZES Bernard. « Les droits de l'homme selon Bobbio : une utopie en devenir ». N° 333, septembre 2007
- BRAUDEL Fernand. « Inépuisables civilisations ! » N° 332, juillet-août 2007



FUTURIBLES INTERNATIONAL - 24 SEPTEMBRE 2009

INTRODUCTION À LA VEILLE ET À LA DÉMARCHE PROSPECTIVE CONCEPTS, MÉTHODES ET APPLICATIONS PRATIQUES

ANIMATEUR

Hugues de Jouvenel, directeur général du groupe Futuribles

OBJECTIFS

- Montrer l'utilité de la veille et de la démarche prospective comme instruments d'anticipation au service de la décision et de l'action. Préciser les concepts en usage, les philosophies qui les sous-tendent, leurs vertus et leurs limites.
- Rendre compte des méthodes et des outils de veille, d'intelligence stratégique et de prospective, et fournir aux participants une description précise et concrète de la manière d'organiser ce processus de veille et de réflexion prospective, au travers de la théorie et de la pratique (exemples d'application).
- Permettre aux participants de s'appropriier, en une journée, les concepts et les méthodes de veille, de prospective exploratoire et d'analyse stratégique.

PROGRAMME

- **Introduction à la veille et à la démarche prospective**
 - Concepts de base (veille, intelligence stratégique, prospective, prévision, projet...)
 - Nécessité de la veille au service de l'« intelligence » du monde contemporain
 - Utilité et limites de la prospective comme instrument d'aide à la décision
- **Veille et intelligence stratégique**
 - Le champ de vision : les facteurs de changement et d'inertie
 - Distinguer le conjoncturel du structurel (indicateurs, données, séries temporelles...)
 - Les facteurs de bévues
- **Les méthodes prospectives et leurs applications**
 - Caractéristiques de la démarche et outils disponibles
 - Étapes de la démarche prospective et méthode des scénarios
- **Études de cas et exemples d'application**
 - La prospective des territoires
 - La prospective et la stratégie des organisations

PRIX

Les frais de participation sont de 800 euros HT, soit 956,80 euros TTC*, payables lors de l'inscription à Futuribles International (déclaré organisme de formation). Ils comprennent la participation à l'ensemble de la formation, le déjeuner et le dossier de base remis aux participants.

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Programme détaillé consultable sur le site Internet www.futuribles.com/formation.html ou envoyé sur demande auprès de Corinne Roëls, Futuribles International, 47, rue de Babylone - 75007 Paris - France • Tél. : 33 (0)1 53 63 37 71
Fax : 33 (0) 1 42 22 65 54 • E-mail : croels@futuribles.com

*Remise de 10 % en cas d'inscription multiple dès la deuxième participation, dispense de frais pour les membres partenaires de Futuribles International et remise de 50 % pour les membres associés (valable pour une personne par formation).

IDÉES & FAITS PORTEURS D'AVENIR

La pauvreté héréditaire

En matière de pauvreté, il est avant tout question d'exclusion. C'est d'ailleurs l'un des défis les plus complexes qui se posent aux pouvoirs publics : comprendre pourquoi l'ascenseur social ne marche pas, pourquoi la pauvreté génère la pauvreté. Aucun facteur sociologique — ni le niveau d'éducation de la mère ni le statut matrimonial des parents — n'est en corrélation significative avec la pauvreté d'un individu.

Et si, sans tomber dans le déterminisme pour autant, on émettait l'hypothèse que l'explication est d'ordre physiologique ? Le professeur Martha Farah, de l'université de Pennsylvanie, a montré il y a trois ans que les enfants nés dans la pauvreté avaient en moyenne une capacité mémorielle inférieure à celle des autres enfants. Or, la « mémoire de travail » (*working memory*), capacité à retenir l'information par morceaux pour un usage dans la vie quotidienne, est essentielle pour comprendre les langues, résoudre les problèmes ou même lire. Plus encore, l'information retenue par la mémoire de travail est la base de la mémoire déclarative, l'ensemble des choses que l'on sait explicitement (par opposition aux habitudes et aux routines que l'on connaît implicitement).

Reste à comprendre comment la pauvreté provoque un déficit mémo-

riel. Dans un article paru le 30 mars 2009 dans les *Proceedings of the National Academy of Science*, les docteurs Evans et Schamberg, de l'université Cornell, montrent que le stress auquel sont soumis les enfants pauvres pourrait en partie entraver le développement de leur cerveau.

L'étude a été réalisée sur un ensemble de 195 participants, tous âgés de 17 ans lors de l'étude, tous blancs. Une partie est issue de familles pauvres, l'autre de la classe moyenne. Le stress connu pendant la vie a été mesuré comme combinaison de six variables : les pressions sanguines diastolique et systolique, la concentration dans le sang de trois hormones liées au stress, et l'indice de masse corporelle (l'obésité). Pour chaque variable, une valeur élevée indique un stress fort, et pour chaque variable, le résultat des adolescents issus de famille pauvre était en moyenne plus élevé que pour les adolescents de la classe moyenne.

Enfin, la relation entre pauvreté et déficit mémoriel disparaît complètement si l'on ôte de l'équation la charge allostatique (l'activation prolongée de nos systèmes d'alerte, en d'autres termes la vulnérabilité face au stress) que connaissent les individus étudiés. Le stress semble donc seul responsable de la corrélation entre pauvreté et déficit mémoriel.

Le stress bouleverse l'activité des neurotransmetteurs, empêche la ge-

nèse de nouvelles cellules nerveuses au sein du cerveau, et rétrécit le volume du cortex préfrontal et de l'hippocampe, les deux parties du cerveau les plus importantes dans le processus mémoriel.

Il est donc plus difficile pour un enfant stressé d'apprendre. En conséquence, les enfants stressés obtiennent en moyenne de moins bons résultats scolaires. Il y a donc plus de chances qu'un enfant élevé dans la pauvreté reste dans la pauvreté, et donc que son enfant ait à son tour une vie stressante, et ainsi de suite.

Jean-Baptiste Moulin

Sources : EVANS Gary W., SCHAMBERG Michelle A. « Childhood Poverty, Chronic Stress, and Adult Working Memory ». *Proceedings of the National Academy of Science*, 30 mars 2009 ; « Neuroscience and Social Deprivation: I Am Just a Poor Boy Though my Story's Seldom Told ». *The Economist*, 4-10 avril 2009, p. 71.

Impact de la crise sur les sans-abri aux États-Unis

Le très sérieux et très rigoureux Center on Budget and Policy Priorities a publié une estimation de l'impact potentiel de la crise financière et immobilière sur les sans-abri aux États-Unis ¹.

Les données disponibles indiquent déjà une augmentation très substantielle, en 2008, du nombre d'individus et de familles à la rue ou dans des centres d'hébergement. Alors que la tendance sur la décennie était à une nette contraction de la population des

personnes vivant ces situations, cette vive recrudescence est très préoccupante. Malgré l'inscription d'importants crédits destinés à lutter contre le « sans-abrisme » dans les dispositions fédérales relatives à la relance, le phénomène pourrait encore s'aggraver.

À la différence de la France, où les statistiques solides font largement défaut, la plupart des grandes villes américaines disposent d'un système de collecte de données permettant d'évaluer raisonnablement le nombre de sans-abri (dans les rues et / ou dans les services de prise en charge).

L'Association des maires américains, qui réalise chaque année une enquête nationale sur les sans-abri, a fait état fin 2008 d'une aggravation des problèmes des familles : 16 des 22 villes collectant des données ont signalé une recrudescence et souvent un accroissement très sensible du nombre de sans-domicile. Louisville, par exemple, signale une amplification de 58 % pour ce qui concerne les familles sans abri en un an.

Des informations les plus récentes font état d'une hausse de 40 %, entre 2007 et 2008, du nombre de familles entrant dans les centres d'accueil new-yorkais. Dans l'État du Massachusetts, l'augmentation, sur la même période, est de 32 %. Dans le Connecticut, elle est de 30 %, et de 12 % dans le comté de Los Angeles.

Cet accroissement important pourrait se poursuivre avec la progression du chômage. Goldman Sachs, par exemple, prévoit un taux de chômage de 9 % fin 2009 (il était encore inférieur à 5 % début 2008). Les experts du Center on Budget and Policy Priorities, s'appuyant sur les trois dernières récessions américaines, tablent dans ce contexte sur une fourchette de 8 à 10 millions de pauvres sup-

1. SARD Barbara. « Number of Homeless Families Climbing Due to Recession ». Washington, D.C. : Center on Budget and Policy Priorities, 8 janvier 2009.

plémentaires². Toujours selon ces hypothèses, le nombre de personnes en grande pauvreté (avec un revenu inférieur de moitié au seuil de pauvreté) pourrait augmenter de cinq à six millions. Au total, c'est environ un million de nouvelles familles avec enfants qui pourraient connaître la grande pauvreté et se trouver face à un risque élevé de « sans-abrisme ».

On peut tirer de ces informations deux remarques pour le cas français. Premièrement, il faut souligner que c'est d'abord la structure du bilan des institutions financières qui est affectée, en France, par le problème des *subprimes* et non les ménages. En ce sens, la crise n'a pas, comme aux États-Unis, une incidence immédiate sur les conditions de logement. En clair, peu de ménages vont perdre leur logement en raison de leur incapacité à rembourser des prêts à taux variable. En outre, dans un contexte où les prix de l'immobilier sont à la baisse, il pourrait être — toutes choses égales par ailleurs — plus aisé de se loger. Certes, le chômage accroîtra les difficultés d'accès au logement ou de maintien dans le logement, mais la couverture sociale « à la française » devrait amortir bien davantage ce choc que dans le cas américain.

Le second enseignement, pour la France, concerne l'appareil statistique et sa capacité à décrire, apprécier et prévoir les situations des populations du pays. Bien malin qui peut dire quoi que ce soit de vraiment valable, sur la décennie passée, sur l'évolution de la population de sans-abri. Bien

plus malin encore qui peut dire quoi que ce soit de valablement chiffré sur l'avenir. On peut se méfier du marché des prêts immobiliers aux États-Unis. On pourrait grandement s'inspirer de leurs méthodes de collecte et de diffusion des informations statistiques...

*Julien Damon,
brève issue du système Vigie*

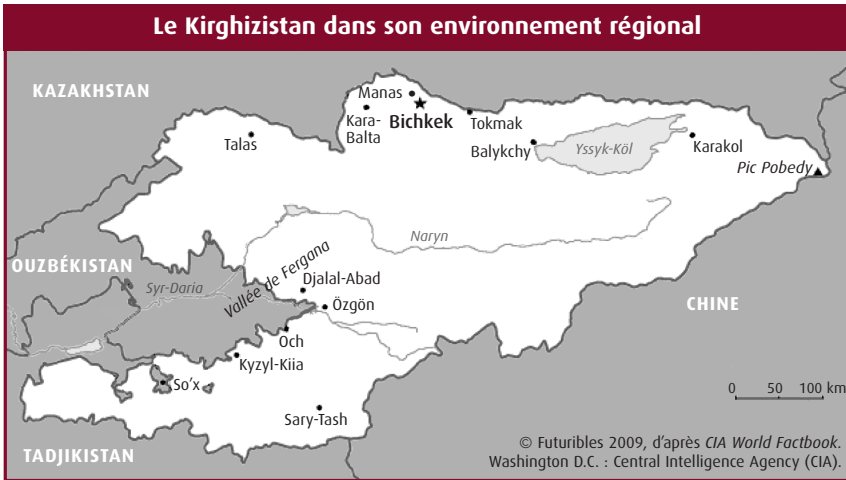
La reconquête du Kirghizistan par la Russie

La décision du président kirghize, Kourmanbek Bakiev, de fermer la base militaire aérienne de Manas, utilisée depuis 2001 par les États-Unis, cache une lutte d'influence entre les États-Unis et la Russie, dont la dernière manche vient d'être remportée par Moscou. Depuis, et en moins de trois mois, K. Bakiev, aidé par le Kremlin, a fait de nombreux choix qui pourraient s'avérer lourds de conséquences pour la démocratie, les relations internationales et l'environnement du Kirghizistan. Les élections présidentielles de juillet devraient donc être l'occasion de valider ces choix qui inquiètent une partie de la communauté internationale.

En février 2009, le Kirghizistan demande aux États-Unis un loyer de 150 millions de dollars US pour utiliser la base militaire de Manas en 2009, au lieu des 63 millions de l'année 2008. Aussitôt, l'accord entre les deux pays est dénoncé¹ : les États-Unis disposent de six mois pour évacuer

2. Pour une évaluation de l'impact de la crise sur la pauvreté, voir PARROTT Sharon. « Recession Could Cause Large Increases in Poverty and Push Millions into Deep Poverty ». Washington, D.C. : Center on Budget and Policy Priorities, 24 novembre 2008.

1. Le 6 mars 2009, 11 pays (Australie, Corée du Sud, Danemark, Espagne, France, Italie, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne et Turquie) de la coalition antiterroriste se sont vu signifier leur départ.



la base (1 200 hommes et plusieurs avions). Dans le mois, la Russie réactive l'une de ses bases militaires kirghizes, accorde plus de deux milliards de dollars US d'aide et annule la dette du Kirghizistan (180 millions de dollars US).

Moscou a ainsi réussi à faire expulser les États-Unis d'Asie centrale (la base de Manas était la dernière base américaine de la région), testant par la même occasion le nouveau président Barack Obama pour qui Manas avait acquis une importance stratégique pour le ravitaillement des renforts prévus en Afghanistan. Le Kremlin a montré à son ancien rival que, désormais, il reprenait le contrôle au Kirghizistan.

Le 6 avril, Moscou versait à Bichkek un loyer de 2,4 millions de dollars US (en armements datant de l'époque soviétique) pour les quatre bases militaires qu'elle loue au Kirghizistan ².

2. La Russie dispose de quatre bases militaires au Kirghizistan : un centre de télécommunications à Chaldovar, une base aérienne à Kant, un laboratoire radiosismique dans la vallée de Fergana et un centre d'essai pour matériel sous-marin près de Karakol.

Ce loyer dérisoire atteste une fois de plus que le départ des États-Unis est bien dû à une volonté du Kirghizistan, sans doute guidé par Moscou, de s'éloigner des États-Unis pour se rapprocher de la Russie et de la Chine. Autre puissance régionale, celle-ci demandait en effet depuis plusieurs années la fermeture de la base de Manas.

Dès le 7 avril, les ministres des Affaires étrangères chinois et kirghize se rencontraient et décidaient d'approfondir leurs relations dans les secteurs de l'économie, du commerce, des transports, des communications ainsi que dans la lutte contre le terrorisme, l'extrémisme et le séparatisme. Le Kirghizistan a donc choisi son camp, celui de la Russie, contre les États-Unis. Cette collaboration est autant stratégique qu'économique et politique.

Le 17 avril, suite à des discussions entre Gazprom et le gouvernement kirghize à propos de la privatisation d'ouvrages pétrogaziers, la Russie décide de verser 1,7 milliard de dollars US au Kirghizistan pour construire la grande centrale hydroélectrique de Kambaratin sur le Syr-Daria, et lui permettre de devenir exportateur d'éner-

gie. Pour K. Bakiev, cette décision et celle concernant Manas doivent obliger la communauté internationale à changer de regard sur son pays.

Au-delà des aspects géopolitiques, c'est surtout sur la situation environnementale que l'attention internationale va se porter. En effet, la construction de centrales hydroélectriques est certes nécessaire pour son approvisionnement en électricité, mais désastreuse en matière de gestion de l'eau dans une région où elle constitue un bien inégalement partagé et très recherché, comme l'indique Pierre Morel, représentant spécial de l'Union européenne pour l'Asie centrale. La nouvelle centrale de Kambaratin risque de diminuer encore le débit du Syr-Daria, donc l'eau disponible en Asie centrale tant pour les cultures d'irrigation que pour l'alimentation de la mer d'Aral, et d'aggraver les tensions avec les voisins kazakh, tadjik et ouzbek.

Ces décisions de K. Bakiev peuvent surprendre. Présenté en 2005 comme le candidat favori des États-Unis, il s'est rapidement rallié à Moscou tout comme son prédécesseur pourtant renversé par la « révolution des Tulipes ». Kourmanbek Bakiev a aussi déçu les espoirs de ce mouvement populaire par sa pratique népotique et de plus en plus dictatoriale du pouvoir. En février, le Parlement a fixé la date des prochaines élections présidentielles au 23 juillet 2009 : K. Bakiev s'y présentera et les six partis d'opposition désigneront un candidat commun. Le président doit ainsi faire face à une opposition de plus en plus forte, y compris dans son propre camp. Entre janvier et avril 2009, le chef de son administration et la vice-présidente de son parti ont dénoncé la détérioration de la démocratie depuis l'élection de K. Bakiev ;

le premier est mort dans un accident de voiture suspect et la seconde a été exclue du parti. Fort du soutien russe, le président sortant part cependant largement gagnant pour ces élections et il pourrait être élu aussi confortablement qu'il l'avait été en juillet 2005 (avec plus de 88 % des voix).

*Claire Lescoffit,
brève issue du système Vigie*

Vers un espace socioculturel dans le golfe Persique

Les sociétés du golfe Persique sont considérées aujourd'hui comme les tenants du renouveau arabe. Cette image tient pour partie aux avancées (économiques, urbaines, technologiques) dont ont su faire preuve ces monarchies, en faisant de leurs pays de véritables acteurs de la mondialisation. Si cette transition vers la modernité est un succès pour la plupart d'entre elles, certaines monarchies n'en sont pas moins fragiles faute d'avoir su répondre aux évolutions internes qu'ont connues leurs sociétés depuis l'exploitation de la manne pétrolière.

Parmi les questions en suspens, on retrouve celle relative à la présence des populations étrangères et son corollaire, la construction d'une identité nationale. La question de l'identité est en effet l'un des enjeux majeurs de cet espace dont la composition démographique est clivée entre, d'un côté, des monarchies relativement homogènes (Arabie Saoudite, Oman, Bahreïn) et, de l'autre, des monarchies sans continuum démographique (Émirats arabes unis, Qatar, Koweït). Pour rappel, les Émirats arabes unis comptent environ 4,5 millions d'habitants dont près de

85 % sont des non-nationaux ; le Qatar avec une population estimée à 800 000 habitants connaît la même situation.

Cette problématique liée aux populations étrangères dans le Golfe a créé une ligne de fracture entre les membres du CCG (Conseil de coopération du Golfe). D'une part, des pays tels que les Émirats arabes unis sont prêts à améliorer les conditions d'accueil et de travail des étrangers. Alors que de l'autre, des pays comme l'Arabie Saoudite ou le Koweït refusent toute concession dans ce domaine¹, considérant que cela pourrait remettre en cause les équilibres internes de leur société. La variété des situations des pays du Golfe en termes tant de richesses que de composition ethnico-religieuse, empêche tout consensus politique sur ce sujet.

Dans ce contexte, on assiste à des initiatives individuelles de la part des monarchies les plus affectées par ce déséquilibre démographique, à l'instar des Émirats arabes unis, qui prennent la forme d'avancées socio-économiques (proposition d'un revenu minimum pour les étrangers, construction de logements neufs et d'espaces de loisirs dédiés aux travailleurs étrangers), mais aussi — plus surprenant — culturelles.

La décision des autorités d'Abu Dhabi de construire un espace cultu-

rel de dimension internationale aux Émirats arabes unis² représente, au-delà de l'aspect médiatique, une entreprise politique majeure pour la jeune fédération. Les Émirats poursuivent à travers ce programme un objectif très ambitieux : faire de cette monarchie la principale plateforme culturelle du Golfe, tout en construisant une nouvelle matrice à même de fédérer la diversité de son peuplement.

Les Émirats arabes unis, comme toutes les entités du golfe Persique, sont imprégnés d'une double influence : la culture bédouine et l'islam. Dans une société aussi fragmentée que peut l'être la fédération émiratie, l'utilisation d'une symbolique particulière (musulmane ou bédouine) limiterait *de facto* la capacité de l'État à rassembler des populations qui, dans leur ensemble, restent attachées à leur culture d'origine (sous-continent indien, Asie, Europe, Proche-Orient, etc.). Les villes émiraties reflètent parfaitement cette diversité, en affichant à la fois une identité locale forte (mosquées, architecture arabe, etc.) et cosmopolite (quartiers communautaires, villas occidentales, espaces de loisirs, centres commerciaux géants, etc.).

L'apparition d'un pôle culturel à vocation universaliste pourrait pallier cette absence de référent commun qui freine l'émergence d'un sentiment d'appartenance nationale, et solida-

1. L'Arabie Saoudite et le Koweït voient à travers l'amélioration des conditions de vie des travailleurs étrangers un premier pas vers une reconnaissance juridique qui pourrait déboucher vers des revendications en matière de naturalisation. La perspective d'une régulation partielle ou totale des travailleurs étrangers serait pour ces pays un véritable détonateur social, face à des populations locales dont les conditions de vie se sont durcies et qui accepteraient mal de partager leurs acquis sociaux avec des étrangers.

2. En juillet 2006, le gouvernement d'Abu Dhabi officialisait la création d'un pôle culturel sur l'île de Saadiyat destiné à accueillir, entre autres, un musée du Louvre, ainsi qu'un Guggenheim (selon la Tourism Development & Investment Compagny). Ce projet s'inscrit dans une dimension politico-culturelle dont l'objectif est à la fois de préparer l'économie émiratie à l'après-pétrole, mais également de renforcer l'image d'ouverture du monde arabe.

riser la société émiratie en faisant du vecteur culturel une valeur partagée. Cet objectif politique s'est clairement exprimé au regard de la construction du Louvre et du Guggenheim par le gouvernement d'Abu Dhabi. Ces musées sont en effet les représentants d'une culture universelle où l'art n'a pas une source unique, mais l'humanité dans son ensemble. Cette notion d'universalisme culturel est d'autant plus pertinente qu'elle s'intègre parfaitement avec la tradition d'universalisme religieux que véhicule l'islam. L'ouverture culturelle permettrait ainsi aux Émirats de faire coexister une identité plurielle sans pour autant renier leurs racines musulmanes et bédouines.

Les Émirats arabes unis ont saisi la pertinence que pouvait représenter la culture en tant qu'instrument politique et outil de rayonnement national. Le créneau culturel complète une stratégie médiatique dont la visibilité n'est pas l'unique enjeu, et où les problématiques internes sont omniprésentes. La culture pourrait être le ciment de la nation, la vitrine d'une société cosmopolite, mais également un principe novateur qui pourrait faire des émules dans la région.

Djilali Benschabane

Google peut « prédire le présent »

Nous savons déjà que Google connaît tout, ou presque, de la vie de ses utilisateurs. Désormais, le géant d'Internet se targue de pouvoir prédire, quelques semaines à l'avance, la progression d'une épidémie de grippe ou une baisse des ventes de voitures Ford aux États-Unis. Google

est-il vraiment devenu un outil fiable pour anticiper des tendances ?

En 2008, Google lance Insights for Search, un outil permettant de connaître la fréquence à laquelle un terme a été entré dans un moteur de recherche Google en fonction des pays du monde et de la langue. Les résultats de la requête sont présentés sous forme de graphique permettant d'apprécier l'évolution des recherches depuis 2004.

Les dirigeants du groupe sont convaincus que l'immense base de données que se constitue Google grâce aux milliards de recherches effectuées chaque jour sur son site permettrait d'anticiper certains phénomènes. C'est ainsi qu'est né Google Flu Trends : il s'agit de repérer les mots-clefs liés au virus de la grippe (symptômes grippe, mal de gorge...) tapés par les internautes, et ainsi d'anticiper l'évolution du virus. Aujourd'hui, Google Flu Trends permettrait de prévoir l'avancée de l'épidémie aux États-Unis deux semaines avant les autorités du pays, notamment parce que les données sont collectées et analysées quasiment en temps réel. Le logiciel, qui ne fonctionne pour l'instant qu'aux États-Unis, devrait être adapté à d'autres pays et à d'autres pathologies. Si son efficacité est avérée pour d'autres maladies contagieuses, il pourrait peut-être faciliter les politiques de prévention et l'anticipation des besoins en termes de soins. Mais dans ce cas, Google continuera-t-il à fournir ces données gratuitement ?

Ce principe fonctionnerait aussi pour anticiper des évolutions de consommation. Par exemple, entre 2004 et 2008, les chiffres officiels des ventes de voitures Ford aux États-Unis ont connu les mêmes évo-

lutions que les recherches du terme « Ford » sur Google pendant cette période. L'intérêt serait alors au minimum d'appréhender les variations de ventes en temps réel, voire une ou deux semaines à l'avance, alors que les chiffres officiels sont en général disponibles avec quelques semaines de délai.

Et pour d'autres indicateurs comme les transactions immobilières ou les voyages, ne pas prendre en compte les variations de recherches liées à ces termes sur Google aboutirait à des prévisions moins fiables. Par exemple, les prévisions officielles de ventes de 4x4 aux États-Unis seraient 18 % plus justes si elles prenaient en compte les données de Google. Ce système serait plus approprié pour les indicateurs précis, comme les marques ou les produits à l'appellation particulière (la recherche sur Google est alors facile à interpréter), que pour l'achat et la vente de maisons (le moteur de recherche peut alors être interrogé sur de nombreux termes).

Cependant, la prise en compte de ces données permet tout juste, de l'avis même de Google, de « prédire le présent » ou le futur proche, sans parler du fait qu'il reste compliqué, pour les recherches n'incluant pas de noms propres, d'effectuer des comparaisons internationales.

*Cécile Désaunay,
brève issue du système Vigie*

Sources : CHOI Hyunyoung, VARIAN Hal. *Predicting the Present with Google Trends*. Google, avril 2009, site Internet www.google.com/googleblogs/pdfs/google_predicting_the_present.pdf ; sites Internet de Google Trends, Google Insights for Search et Google Flu Trends : www.google.fr/trends, www.google.com/insights/search et www.google.org/flu_trends.

France : l'information locale en pleine mutation

Des chaînes nationales qui se désengagent de leurs antennes et décrochages locaux, ou envisagent des versions *Web* plus légères, des locales qui mettent la clef sous la porte quand d'autres frappent à la porte du Conseil supérieur de l'audiovisuel (CSA) pour obtenir des canaux : la télévision locale est en pleine mutation, en France, et se cherche un avenir qui devra passer par un nouveau modèle économique.

Les fastes années 1990 avaient vu l'éclosion d'un paysage audiovisuel régional riche et varié, on montait des chaînes locales dans toutes les villes et on ne jurait que par l'actualité du bout de la rue. L'euphorie a été de courte durée et le mirage d'une manne publicitaire à la clef s'est vite estompé. Si généralement les revenus publicitaires ont difficilement fourni 40 % des besoins des chaînes locales, la part d'annonceurs nationaux (les plus gros budgets) a, elle, stagné à moins de 5 % en moyenne. Et les perspectives 2009-2010, dans un contexte de repli du marché publicitaire et d'augmentation annoncée du nombre de chaînes, n'arrangeront rien à ces chiffres. Certaines, à l'image de TLT (Télé Toulouse), qui a déposé le bilan, se seraient aussi échouées sur l'écueil de programmes d'ambition nationale qui ne draguèrent pas les gros annonceurs escomptés mais générèrent, en revanche, un gouffre financier.

Pour sauver les survivantes et permettre le développement d'autres, une récente étude¹ prône une impli-

1. *Les Modèles économiques de la télévision locale hertzienne en France*. Étude réalisée par TLSP (Union des télévisions locales de service public) et Didier Bailleux Consultant (Paris), 2009.

cation des collectivités locales dans leur financement et leur structure juridique, par la constitution de sociétés d'économie mixte prenant une participation dans une société de droit privé.

À titre d'argument, Didier Bailleux prête à la télévision locale un véritable rôle de lien social et culturel, rappelant un taux de pénétration dans la population sans égal : « La télé est dans 97 % des foyers quand la presse n'en touche que moins d'un sur deux. » Intérêts publics et privés ne sont pour lui en rien incompatibles ; quant à leurs conflits possibles, il pointe que les pressions économiques de gros annonceurs ont fait, par le passé, la preuve d'un pouvoir d'influence bien supérieur sur les médias.

Le financement public serait leur gage de survie et leur multiplication à travers le territoire le garant de leur pérennité par la mutualisation et la syndication de programme. La recette marche en tout cas très bien chez les plus proches voisins européens de la France. L'Italie et l'Espagne comptent chacune un bon millier de canaux locaux quand la France n'en totalise qu'une petite centaine.

Côté chaînes privées, on considère, en revanche, ne plus rien avoir à faire sur un terrain très « service public ». M6, par exemple, a sacrifié les décrochages régionaux de son journal quotidien, le « 6 Minutes », en fermant les cinq dernières antennes de production pour se concentrer sur le projet d'un journal télévisé national. D'autant plus qu'il ne lui était pas permis de diffuser de la publicité sur ces fenêtres de programmes locaux. Quant à TF1, elle se fournit en actualités auprès d'agences de presse régionales et ne dépêche plus d'équipes sur des faits d'actualité trop éloignés de son siège.

Seule France 3, pour qui la proximité tient lieu d'ADN, travaille à un redéploiement complet de ses structures sous forme plus légère (deux journalistes), à forte technologie (tout-numérique) et avec un maillage plus serré du territoire. L'objectif est, à partir du dernier trimestre 2009, de produire des chaînes locales sur Internet.

Pour ses futurs spectateurs qu'il baptise déjà « télénauts », Jérôme Cathala, directeur de France 3 Sud et coordonnateur « Information de proximité » pour France Télévisions, déclare faire « le pari de l'hyperproximité et de l'innovation ». Les contributions filmées d'amateurs présents sur un événement seront en effet les bienvenues (après validation) et si le « télénaut » averti n'y trouve pas son compte, il lui sera toujours possible de se composer en ligne ses programmes préférés par une technologie semblable à celle du *podcast* sur l'iPod. C'est l'avènement du spectateur actif, de bout en bout, et sélectif.

Mais France 3 n'est pas la seule à appeler de ses vœux cette hyperproximité de l'information et les demandes d'ouverture de canaux régionaux se bousculent à la porte d'un CSA pas tellement pressé de les autoriser. Héritage sans doute d'une vision française très jacobine où les ondes elles-mêmes continuent de partir du haut de la tour Eiffel, déplore Didier Bailleux.

Un paysage audiovisuel national en devenir, donc, et, somme toute, paradoxal. Ainsi, les grandes antennes, en se désengageant des régions, prennent le risque de dispenser à tous, de par leur forte audience, une actualité vue de Paris, et les locales, faute de moyens, pourraient, elles, ne se soucier que de proximité

immédiate, sonnait le glas de la transversalité de l'information.

Lucie Prévot

Le recensement américain de 2010

Recenser est toujours une opération politiquement et techniquement délicate. La France a vu progressivement se transformer ses méthodes, sans jamais intégrer de statistiques ethniques. Il en va différemment aux États-Unis où se préparent les opérations du recensement de 2010, annoncé comme le plus coûteux jamais réalisé.

Recenser est une opération statistique et administrative de collecte d'informations sur une population pour la dénombrer et la caractériser. Hautement lié à l'action publique, notamment à la répartition des ressources, le recensement s'opérait déjà sous l'Antiquité (à Athènes et à Rome en particulier) pour calculer l'impôt et connaître les contingents mobilisables.

Le recensement général, c'est-à-dire exhaustif et simultané, s'est systématisé en France, avec un pas temporel quinquennal (tout de même troublé par les guerres et des problèmes de financement), de 1801 à 1946. Le premier recensement moderne, mis en place par Bonaparte, décompta 33 millions d'habitants. Après 1946, les intervalles « inter-censitaires » se sont espacés, d'une dizaine d'années par exemple entre les deux derniers recensements généraux de la population en France, en 1990 et 1999. Depuis, et toujours sous la responsabilité de l'INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques), un système permanent de recensement dit rénové a

été mis en place afin de fournir des informations chaque année. Il repose sur une collecte d'informations annuelle, concernant successivement tous les territoires communaux au cours d'une période de cinq ans. La méthode, compliquée, fait l'objet de débats sur la qualité et la fiabilité de la donnée qui en est extraite ¹.

Les résultats, officialisés par décret, établissent la « population légale », c'est-à-dire la population totale que l'on trouve dans chaque commune. Ce chiffre crucial est pris en compte pour l'application d'un nombre conséquent de textes, portant sur les finances locales, les indemnités des élus, l'implantation des pharmacies ou bien encore le barème de certaines taxes. Au 1^{er} janvier 2008, la population de la France était de 63 753 140 habitants (France métropolitaine et départements d'outre-mer) auxquels s'ajoutent 720 000 habitants des territoires d'outre-mer, soit un total de 64 473 140 habitants dont 5,7 % d'étrangers.

Le recensement en France n'opère pas de distinctions ethniques. C'est le cas dans d'autres contextes. Aux États-Unis, le recensement de 2000 a différencié 75 % de personnes se déclarant blanches sans autre appartenance raciale ; 12,3 % d'Afro-Américains ; 12,5 % d'Hispaniques (qui peuvent appartenir à toutes les races) ; 3,6 % d'Asiatiques ; et 2,4 % d'individus déclarant une appartenance multiraciale. La race, telle que définie par le Bureau du recensement des États-Unis, est une donnée auto-déclarée des résidents. Elle a fait l'objet de multiples modifications.

1. Voir par exemple PARANT Alain. « La statistique démographique en question ». *Futuribles*, n° 307, avril 2005, pp. 65-74 (NDLR).

Il est vrai que les catégories raciales employées (ethniques ou géographiques) ont considérablement évolué au cours du temps. Les Indiens (d'Inde) étaient comptés comme Blancs en 1970, mais comme Asiatiques en 1980. Et le 22^e recensement fédéral de 2000 était le premier à autoriser une déclaration d'appartenance à plusieurs races. Les catégories, modalités d'interrogation et de classification ne devaient pas changer pour 2010.

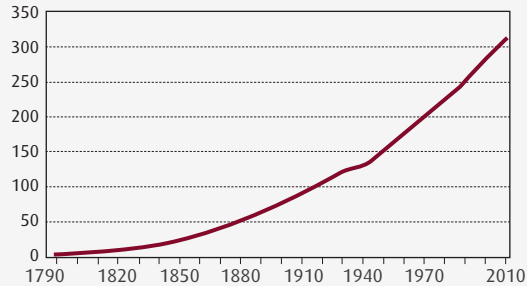
Plus globalement, le recensement américain (*Census*) vise à déterminer combien de personnes vivent aux États-Unis, qui elles sont et où elles vivent. Tous les 10 ans depuis 1970, ces données sont utilisées pour calculer le nombre de sièges dans les différentes assemblées parlementaires, et la répartition de l'allocation territoriale d'environ 400 milliards de dollars US fédéraux. Le recensement, en ce sens financier au moins, est un acte majeur.

Ayant impliqué 860 000 vacataires, pour un coût total de 4,5 milliards de

dollars US, le recensement de l'an 2000 a constitué la plus importante mobilisation de ressources humaines, en temps de paix, par le gouvernement fédéral américain. Pour le recensement 2010, qui s'est déroulé en avril 2009, les dépenses sont estimées à 14 milliards.

Comme en France, le recensement va grandement se rénover, avec une enquête décennale réduite dans son questionnement, mais aussi le début de la mise en œuvre d'une enquête annuelle, l'*American Community Survey* (ACS). Ce passage à un pas annuel, comme en France, explique la considérable augmenta-

Population résidant aux États-Unis (en millions) selon les recensements décennaux, 1790-2010*



*Projection pour 2010.

Source : U.S. Census Bureau (Washington, D.C.).

Le coût du recensement américain 1950-2010*

Recensement	Population	Augmentation de la population (%)	Coût (dollars US)	Augmentation du coût (%)
1950	151 325 798	14,9	91 462 000	35,4
1960	179 323 175	18,5	127 934 000	39,9
1970	203 302 031	13,4	247 653 000	93,6
1980	226 542 199	11,4	1 078 488 000	335,5
1990	248 718 301	9,8	2 492 830 000	131,1
2000	281 421 906	13,1	4 500 000 000	80,5
2010*	310 233 000	10,2	14 000 000 000	211,1

*Projection pour 2010.

Source : U.S. Census Bureau (Washington, D.C.).

tion de la dépense, mais pour des résultats d'une fiabilité bien plus grande. C'est en tout cas ce qui est souhaité...

Julien Damon

La Russie frappée durement par la crise

Face à la crise mondiale qui frappe durablement son économie, la fédération de Russie n'a pas beaucoup de marges de manœuvre : le budget fédéral va souffrir de la hausse du chômage mais aussi de la baisse du prix du pétrole. Si l'État russe ne veut pas trop entamer son fonds de réserve, les choix budgétaires risquent d'être limités. Le 19 mars 2009, le gouvernement russe a annoncé une série de mesures anticrise¹ et a défini sept priorités : assurer une protection sociale pour les plus vulnérables ; soutenir les secteurs industriels clefs ; stimuler la demande intérieure ; diversifier l'économie ; renforcer le secteur financier ; améliorer le climat des affaires ; maintenir un environnement macroéconomique solide.

Tous les indicateurs économiques traditionnels montrent effectivement que la fédération de Russie est touchée, parfois plus que n'était anticipé, par la crise mondiale actuelle. Alors que la croissance du PIB (produit intérieur brut) russe était de 8,1 % en 2007, elle n'est plus que de 1,1 % au dernier trimestre 2008, et les mois de janvier et février 2009 sont les premiers d'une récession (avec une

baisse de la production industrielle de 16 % en janvier 2009 par rapport au mois de janvier 2008). Les secteurs de biens manufacturés les plus touchés dans les premiers mois de l'année 2009 ont été les équipements électrotechniques et optiques (- 46,6 % en février 2009 par rapport à février 2008), les autres productions de biens non métalliques (- 33,3 % pour la même période) et les transports et équipements de transport (- 31 %).

Si la balance des paiements reste excédentaire en 2008 (elle atteint même un record avec 98,9 milliards de dollars US), la balance de capital et la balance financière ont connu un retournement net de tendance au cours des deux derniers trimestres de l'année 2008 (- 128,4 milliards de dollars US), ce qui s'explique en partie par le remboursement de dettes contractées par les banques et les grandes entreprises russes, et la diminution des entrées d'IDE (investissements directs étrangers).

Le marché russe du travail, bien plus flexible que certains marchés du travail ouest-européens, se trouve très rapidement affecté. Ainsi, le chômage a fortement augmenté dans les premiers mois de 2009 et est passé d'une moyenne de 6,3 % en 2008 à 8,5 % en février 2009. En parallèle, la hausse des salaires (qui dépassait largement les 10 % par an les années précédentes) est quasi nulle en février 2009 (+ 0,1 %). Les conséquences sociales de la crise risquent donc d'être de grande ampleur : alors que l'on prévoit une diminution de 4,5 % du PIB russe en 2009 (avec comme hypothèse de travail un baril de pétrole aux alentours de 45 dollars US), le chômage risque de toucher 12 % de la population active. Le nombre de pauvres risque égale-

1. Pour une courte présentation en anglais, voir le site Internet www.government.ru/content/governmentactivity/government_meetings/archive/2009/03/24/9711115.htm.

ment de s'accroître pour atteindre 2,75 millions de personnes, soit 15,5 % de la population. Les groupes sociaux déjà fragiles — c'est-à-dire les familles avec enfants et les retraités — sont en première ligne.

Pour le moment, le gouvernement russe a fait le choix d'aider financièrement certaines entreprises par le biais d'aides directes² et d'allègements d'impôts, mais cette aide va toucher en priorité de grandes compagnies et non les petites et moyennes entreprises. Le gouvernement russe a néanmoins pris conscience récemment que l'aide aux ménages et le soutien apporté à la consommation intérieure doivent devenir une priorité, ce qui s'est traduit en janvier 2009 par une augmentation des allocations chômage. Toutefois, ces aides aux ménages ne représentent que 12,1 % des mesures fiscales prises pour soutenir l'économie réelle, soit 0,4 % du PIB russe. Enfin, la crise actuelle doit être également pensée comme l'occasion de diversifier l'économie russe et d'améliorer sa compétitivité, en investissant notamment dans les infrastructures et en visant une meilleure efficacité de l'administration publique.

*Maïa Werth,
brève issue du système Vigie*

Source: THE WORLD BANK IN RUSSIA. *Russian Economic Report*, n° 18, mars 2009, 25 p., site Internet <http://siteresources.worldbank.org/INTRUSSIANFEDERATION/Resources/rer18eng.pdf>

2. Les trois quarts des entreprises éligibles à une telle aide sont de grandes entreprises comme Gazprom, Loukoil, Rosneft, etc. La liste officielle de ces entreprises est disponible (en russe) à l'adresse Internet suivante www.government.ru/content/0f3310f4-3fad-4f84-a6a9-52b4a0dad10a.htm.

La Chine dans les opérations de maintien de la paix

La position de la Chine à l'égard des opérations de maintien de la paix (OMP) a considérablement évolué depuis son entrée à l'Organisation des Nations unies (ONU), transformant son influence dans le monde.

En 1971, le pays rejetait le principe au nom de la souveraineté des États. Aujourd'hui, la Chine est le 14^e plus grand contributeur en termes humains (plus de 2 000 hommes)¹ et le septième en termes financiers (3 % du budget dédié de l'ONU)². Elle est présente dans 10 OMP sur les 20 en cours³. Ses soldats, policiers, observateurs, professionnels de la santé et ingénieurs, sont généralement très bien vus car professionnels, efficaces, bien équipés et peu motivés par le gain. Il leur est cependant reproché de ne pas se mélanger aux autres populations et de ne pas prendre d'initiatives, deux critiques qui s'expliquent par leurs faibles compétences linguistiques. Pour y remédier, Pékin a prévu d'ouvrir cette année un troisième centre de formation pour ses *peacekeepers*.

1. Les 15 premiers contributeurs en termes humains sont le Pakistan, le Bangladesh, l'Inde, le Nigeria, le Népal, le Rwanda, le Ghana, la Jordanie, l'Uruguay, l'Italie, l'Éthiopie, l'Égypte, la France, la Chine et l'Afrique du Sud. Ils fournissaient plus de 70 % des 91 712 personnes envoyées dans les différentes opérations de maintien de la paix en 2008.

2. Les 10 premiers contributeurs sont les États-Unis, le Japon, l'Allemagne, le Royaume-Uni, la France, l'Italie, la Chine, le Canada, l'Espagne et la Corée du Sud.

3. La Chine est présente au Soudan, au Libéria, au Liban, en République démocratique du Congo, en Haïti, au Timor oriental, au Kosovo, au Sahara occidental, en Côte-d'Ivoire, et en Israël et Syrie.

La politique chinoise en matière d'OMP demeure extrêmement pragmatique. Si la Chine critique l'interventionnisme des opérations multidimensionnelles et d'imposition de la paix, les plus courantes, elle y participe car d'autres critères entrent en jeu. C'est d'abord un moyen de s'insérer et de s'imposer dans un système multilatéral. Son soutien à des régimes mis au ban de la communauté internationale devient un atout, car ces États acceptent plus volontiers le déploiement d'OMP sur leur territoire sachant la Chine présente. Ensuite, participer au maintien de la paix permet à Pékin d'améliorer à moindres frais son image de puissance responsable et pacifique. Ces opérations sont aussi jugées très formatrices en termes militaires, techniques, stratégiques et d'expertise internationale. Puis, il s'agit de protéger ses intérêts économiques à l'étranger. Enfin, c'est un important instrument diplomatique. Pékin préfère intervenir dans des pays ne reconnaissant pas Taiwan, mais participer à une OMP dans un État proche de Taiwan permet aussi d'établir de bonnes relations avec le gouvernement installé à l'issue du conflit et donc de l'inciter à reconnaître la Chine, plutôt que Taiwan.

La participation grandissante de la Chine aux OMP de l'ONU offre de nouvelles opportunités aux deux parties. Grâce à la Chine, l'ONU a pu améliorer ses capacités en matière d'OMP alors même que les puissances occidentales diminuent leurs contributions en termes humains. Néanmoins, les Nations unies aimeraient que la Chine améliore la qualité de la formation délivrée aux personnels, et qu'elle s'engage à collaborer davantage avec elle sur les questions de sécurité régionale et mondiale. De son côté, la Chine augmente son potentiel d'influence dans les pays qui accueillent des OMP. La majorité de celles-ci se trouvant en Afrique, la Chine détient là une nouvelle forme d'emprise, plus discrète, sur un continent où elle est de plus en plus présente ⁴.

C.L.,
brève issue du système Vigie

Sources : INTERNATIONAL CRISIS GROUP. « China's Growing Role in UN Peacekeeping ». *Asia Report*, n° 166, 17 avril 2009 ; GILL Bates et HUANG Chin-Hao. « China's Expanding Peacekeeping Role: Its Significance and the Policy Implications ». *SIPRI [Stockholm International Peace Research Institute] Policy Brief*, février 2009.

4. Voir CHAPONNIÈRE Jean-Raphaël. « La dérive des continents : l'Asie et l'Afrique ». *Futuribles*, n° 350, mars 2009, pp. 5-25.

ANALYSES CRITIQUES



TROMPETTE Pascale
Le Marché des défunts

Paris : Presses de Sciences Po, 2008, 300 p.

Voici une étude sur un sujet d'importance. Sociologue, Pascale Trompette s'intéresse à la mort et au marché funéraire. Elle propose une analyse du secteur des pompes funèbres depuis que le droit français ne confie plus à la seule commune la responsabilité de ce service sur la base d'un monopole réglementé. Il s'ensuit une immersion dans un monde un rien exotique, mais que nous serons tous amenés, d'une manière ou d'une autre, à croiser.

L'ethnographie de l'auteur permet ainsi de découvrir « l'étonnante vie de ceux qui ont fait de la gestion de nos défunts, leur métier ». On y rencontre les croque-morts en tous genres, les personnels dévalorisés des morgues, les producteurs de matériels funéraires, les thanatopracteurs, les conseillers des entreprises aux prises avec les familles endeuillées ou bien avec les parents âgés à la recherche d'un contrat obsèques intéressant. On suit les corps des défunts, le parcours des familles endeuillées, la création des services et prestations des opérateurs. On observe surtout la transformation,

par libéralisation, d'un secteur d'activité particulier.

L'auteur analyse l'hybridation des logiques privées et publiques, avec leurs jeux croisés de régulation, partenariat et gouvernance. On y lit les négociations et tractations qui encadrent les conflits et les accords entre protagonistes (collectivités territoriales, ménages, État, églises, entreprises, fonds financiers). Même si le texte consacre de trop longs développements à la « portée heuristique » de cette recherche qui veut contribuer au renouveau de la sociologie économique et qui s'intéresse par moments à une étrange « sémiotique distribuée », il réussit son pari. En effet, on découvre vraiment un milieu (même s'il manque des chiffres généraux sur les contours économiques et financiers de ce marché) et on en apprend beaucoup sur le service public local et ses mutations.

L'histoire des pompes funèbres est celle d'une lutte pour le contrôle économique et symbolique du marché et des produits. Sur ce segment économique singulier, en prise directe avec l'intime et le sacré, les dynamiques concurrentielles ont toujours été vives, mettant en présence et en

conflit l'Église, les communes, l'État, les familles, les opérateurs capitalistes privés. La logique d'un service public est véritablement affirmée au tout début du XX^e siècle, avec un clergé qui s'efface.

De grandes « maisons » de l'industrie privée, comme les Pompes funèbres générales (PFG) — une entreprise bien opaque à lire l'auteur — s'affirment et se transforment avec le temps. Passée sous le contrôle de la Lyonnaise des eaux en 1979, cette « vaste bureaucratie privée de la pompe funèbre » entre ensuite dans le groupe américain leader mondial des services funéraires, avant d'être achetée en 2004 par un fonds d'investissement (toujours américain). À côté des PFG et de ses franchisés, ce sont encore aujourd'hui, surtout, de très petites entreprises qui font vivre localement cette activité, comptant pour le tiers du chiffre d'affaires total du secteur.

L'auteur s'arrête longuement sur l'arrivée de nouveaux acteurs et entrepreneurs, au premier rang desquels Michel Leclerc, contre la domination des PFG. L'irruption médiatisée dans les années 1980 de Michel Leclerc, qui casse les prix, passe par un énoncé simple : « on doit pouvoir choisir son enterrement comme on choisit sa robe de mariée ». Comme il y a eu en matière de sanisette une « révolution Decaux », il y a une petite révolution Leclerc dans le commerce funéraire.

Pour mettre un peu d'ordre et formaliser ce passage « du régime de gouvernance municipale à celui de la concurrence libre », le secrétaire d'État aux collectivités locales, Jean-Pierre Sueur, fait voter la loi du 8 janvier 1993, qui établit le libre

exercice de service extérieur des pompes funèbres, tout en réaffirmant la mission de service public des funérailles. La libéralisation est ainsi (comme souvent) assortie d'une réglementation renforcée en ce qui concerne les normes des équipements et des installations, ainsi que les qualifications des personnels.

L'auteur met au jour l'émergence d'un véritable « service public concurrentiel », incarné localement sous des formes variées. Le secteur connaît des compositions diverses et recompositions variées, avec certaines modalités de redéploiement du secteur public, par exemple autour de régies municipales ou de sociétés d'économie mixte. Un des grands intérêts de l'ouvrage est de proposer des incarnations concrètes de ce que peut être le partenariat, assis principalement ici sur le régime de la concession. Celui-ci, organisé localement, peut permettre la concentration nationale (voire internationale) des opérateurs privés. Avec la belle expression de « marché sous tutelle », Pascale Trompette tire quelques leçons générales sur la « régulation conjointe » du marché des défunts, leçons qui peuvent être appliquées à bien des services locaux (l'eau ou l'accueil de la petite enfance, pour prendre un exemple à un autre âge de la vie). Il n'y a pas véritablement marchandisation intégrale, mais organisation de la concurrence sous la tutelle des normes étatiques (et probablement européennes).

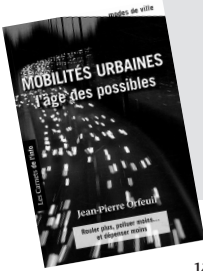
Au-delà de ces informations et observations précieuses sur les politiques publiques, le lecteur trouvera une mine d'informations et de remarques sur ce secteur singulier. On y apprendra la plus grande tolé-

rance à l'égard de la crémation depuis Vatican II, tolérance nécessaire puisque aujourd'hui près du quart des disparitions conduisent à une crémation et non plus à un enterrement. On y glanera quelques chiffres, par exemple sur la concentration des décès au sein des établissements de santé (plus des deux tiers aujourd'hui). On verra aussi ce que sont les caractéristiques juridiques des parties prenantes, notamment du défunt dont l'état va de simple dépouille (problématique en termes sanitaires) à parent (encore présent symboliquement), perdant la personnalité juridique pour devenir une chose dotée tout de même à protéger avec dignité et décence. On notera cette évolution des familles, qui deviennent d'abord des consommateurs sur ce marché, ou encore le développement des contrats obsèques (deux millions

de contrats souscrits aujourd'hui), qui peuvent correspondre à une forme d'accomplissement du devoir parental, etc.

On pourra regretter de ne pas lire quelques informations et réflexions sur la problématique contemporaine de la grande indigence, en particulier de ces « morts dans la rue », ces sans-abri qui décèdent et dont les associations déplorent la mauvaise prise en charge. En tout état de cause, cet ouvrage (dont on complètera la lecture par la loi du 19 décembre 2008 sur la législation funéraire, en particulier s'agissant des conditions d'exercice de la profession d'opérateur funéraire, de la sécurisation des démarches des familles, du statut des cendres ou encore de la gestion des cimetières) intéresse.

Julien Damon



ORFEUIL Jean-Pierre

***Mobilités urbaines : l'âge des possibles
Rouler plus, polluer moins et dépenser moins...***

Paris : Les Carnets de l'info (coll. Modes de ville),
2008, 256 p.

Dans cet ouvrage résolument prospectif, Jean-Pierre Orfeuil explore « l'univers d'alternatives où la possession de biens n'est plus un préalable aux usages ».

Dans les deux premiers chapitres, il revisite notre relation à la propriété : dans une perspective historique d'abord, de la révolution industrielle à « l'âge de l'accès », pour faire face aux défis de la crise écologique, puis dans l'analyse de notre relation individuelle aux objets, à leur accumu-

lation à l'ère de l'immatériel, et aux domaines de la vie quotidienne (logement, alimentation, loisirs...), où le bien est devenu une alternative au service ou le contraire. Cette partie rétrospective semble montrer que le service a été plus souvent complémentaire à la possession d'un bien pour un usage donné que substituable à ce bien, ceci d'autant plus que la frontière entre bien et service est variable dans le temps, et que la statistique ne prend pas en compte les services « autoproduits ».

L'ouvrage se consacre ensuite plus directement à la mobilité. Le chapitre 3 explique la mobilité en 2008, les raisons des déplacements, le rôle prédominant de la voiture, son usage et le coût de la mobilité pour les ménages. Le chapitre suivant, cœur de l'ouvrage, explore les alternatives à l'automobile.

Une alternative est l'usage d'un autre bien possédé comme le vélo ou le deux-roues motorisé. Le premier fait un retour en France (grâce aux pistes cyclables et aux vélos en libre-service de type « Vélib' » ou « Vélo'v ») mais est resté un mode de déplacement important en zone urbaine dans des pays comme les Pays-Bas ou le Danemark, du fait d'un aménagement de la voirie pensé pour leur usage. Le second est resté populaire en Italie mais moins en France, alors que ce mode est plus rapide et plus économique que la voiture. Si le deux-roues équipé d'un moteur électrique apparaît comme une alternative à l'usage de l'automobile en ville, il pourrait se substituer à 10 % des déplacements automobiles urbains.

Une autre option est la location classique d'automobile (dont le marché actuel est typiquement un complément à la possession lors de voyages longue distance), dont l'offre évolue vers des forfaits de long terme comme « 50 jours à l'année », mais l'innovation pourrait aller plus loin en exploitant le parc de voitures particulières quand les propriétaires n'en ont pas besoin et peuvent les proposer à des loueurs contre rémunération.

L'alternative de l'auto-partage sur le modèle des vélos en libre-service est analysée. En affectant à la France la pénétration de l'auto-partage suisse, où ce mode d'accès à l'automobile est

bien plus répandu, cela supprimerait théoriquement 25 % du kilométrage automobile sur le territoire mais seulement 1 % des circulations urbaines. Par ailleurs, cela libérerait un espace important de stationnement sur la voirie.

Le covoiturage (partage d'un trajet dans un véhicule privé) est ancien mais la généralisation de l'équipement en technologies de la communication, les besoins sociaux de populations ne disposant pas de voiture, les incitations des entreprises (via les plans de déplacements d'entreprise) et des collectivités locales, font foisonner les expérimentations aujourd'hui. Pour les actifs, en fixant la barre aux déplacements de plus de 20 km pour se rendre à son travail (plus la distance est longue, plus il est intéressant de partager les frais et moins le détour pour prendre ou déposer quelqu'un pèse sur le temps de parcours), 10 % des actifs seraient concernés par le covoiturage et près de la moitié des circulations automobiles pour le motif travail, soit 10 % des circulations automobiles totales. Comme la moitié des actifs prendraient leur voiture pour emmener un autre actif qui, lui, l'abandonnerait, 5 % des circulations automobiles totales seraient évitées.

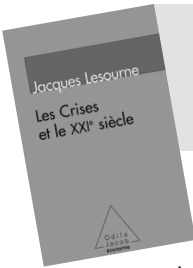
Enfin, le transport à la demande : il est aujourd'hui très marginal et ciblé sur l'accompagnement de personnes handicapées ou très âgées, mais est très coûteux pour la collectivité compte tenu des moyens permanents (chauffeurs notamment) mis en œuvre par la collectivité pour une faible part de la population. Mais l'auteur imagine que ce service pourrait être réalisé par exemple par un pool de retraités y consacrant

chacun deux demi-journées par semaine en moyenne. Cette tâche, outre la dimension d'utilité sociale qu'elle confère, pourrait compléter leur revenu et permettre d'étendre ce type de service à d'autres besoins d'accompagnement (par exemple, l'accompagnement d'enfants pour éviter les « mamans taxis »).

À noter aussi que, dans les pays en développement, la diversité des offres intermédiaires entre le transport collectif et l'automobile privée est bien plus large que dans les pays les plus riches, tant en termes de modes de transport qu'en termes de solutions (cf. le taxi collectif).

En conclusion, il existe une diversité importante de solutions possibles pour partager les véhicules et pour qu'ils soient davantage utilisés et renouvelés plus rapidement. Il s'agit donc d'ouvrir « l'âge de la diversité » en matière de mobilité, y compris par de nouvelles idées, au-delà de celles explorées dans l'ouvrage. Mais ces évolutions ne se feront pas du jour au lendemain, pour des raisons culturelles ou organisationnelles, car nous partons d'une situation où 80 % des distances parcourues pour se déplacer le sont dans une voiture privée.

Véronique Lamblin



LESOURNE Jacques

Les Crises et le XXI^e siècle

Paris : Odile Jacob, 2009, 345 p.

Jacques Lesourne qui, en matière de prospective, est orfèvre, rappelle que la prospective ne cherche pas à dire le vrai mais à esquisser des futurs possibles de façon professionnelle, en explicitant ses hypothèses, avec modestie. C'est ce qu'il s'applique à faire en s'appuyant sur la notion de système (ensemble d'éléments liés par un ensemble de relations), en scrutant le XXI^e siècle.

Il commence par rappeler l'explosion démographique (1,5 milliard d'individus vers 1900, 9 milliards vers 2050), le choc des nombres et les secousses de la multitude. L'homme occidental, qui s'est cru pendant deux siècles le maître de l'histoire qui se fait, hésite désormais entre

trois attitudes : le repli local derrière les frontières d'hier ; l'acceptation de la mondialisation mais en la voulant autrement tout de suite, ce qui relève du rêve ; et l'attitude consistant à s'adapter à la mondialisation et contribuer, avec le centième de la population que représentent les Français et grâce au levier européen, à ce que l'évolution de l'humanité assure l'épanouissement du maximum d'êtres humains, sans oublier les nécessités de la survie de notre écosystème. Mais pour y tendre, il faut tenter de se défaire des mentalités passées et de se protéger des utopies, en examinant les évolutions et les crises qui risquent de marquer les prochaines décennies.

Le plan de l'ouvrage se divise en cinq parties : 1) « l'orange bleue »,

c'est-à-dire la Terre vue de haut et les défis qui s'imposent à tous, qu'on le veuille ou non ; 2) les fourmières humaines et leurs organisations variées, en attendant des progrès de la gouvernance mondiale ; 3) les plaques tectoniques du globe pour évoquer les évolutions possibles des grands ensembles (Chine, Inde, États-Unis, Japon entre Pacifique et Asie continentale, Europe, Russie), sans oublier le reste, qui n'est pas nécessairement le plus simple à comprendre ; 4) la quatrième partie est plus « conceptuelle » et s'intitule d'ailleurs « Des concepts pour penser le siècle » ; 5) la dernière partie est « à la recherche d'une maîtrise de l'aventure humaine ». Elle comprend un chapitre digne d'être diffusé à tous les responsables qui ont le sentiment de détenir le secret de la réussite, « L'illusion de la réponse parfaite » : « Il faut se rappeler que toutes les organisations sociales sont imparfaites et ne contrôlent pas leur devenir. »

Le livre méritant d'être lu avec attention, on ne cherchera pas à le résumer. En revanche, on peut mettre l'accent sur certains de ses passages :

— On ne peut penser l'avenir à technologies constantes, cela notamment parce que les variations de prix ou l'évolution des techniques, ou de leur usage, peuvent en modifier le rôle.

— À propos des perspectives énergétiques : laisser les prix traduire la réalité des coûts, et inciter les entreprises et les ménages à adapter en conséquence leurs comportements. Les gouvernants des pays disposant de pétrole et qui le distribuent à bas prix ou n'utilisent ses gains que pour faire de la distribution sociale démagogique, se préparent à des lendemains qui pleurent.

— Dans les comparaisons relatives à la pauvreté et la richesse, se méfier des commentaires. Certains confondent allègrement revenus annuels des plus pauvres et capital des plus aisés. D'autres confondent pauvreté absolue, définie par rapport à la couverture des besoins de base, et la pauvreté relative, calculée par rapport à la moyenne de la société correspondante, ce qui pourrait conduire à s'apitoyer sur le sort des milliardaires les moins bien lotis. Une étude de la Banque mondiale de 2008 a montré que le pourcentage de pauvres (pauvreté absolue) a baissé en 20 ans en pourcentage de la population, mais que leur nombre avait peu changé, la baisse en Chine étant compensée par les accroissements ailleurs (en Afrique notamment).

— Appliquer avec naïveté le principe de précaution est une réponse simpliste à de vrais problèmes : la vie de tout homme est risquée et il est normal d'adapter à l'échelle individuelle ou collective, un comportement rationnel réduisant les risques. Encore faut-il avoir une perception exacte des risques. Ainsi les risques d'intoxication alimentaire sont moindres aujourd'hui qu'il y a un siècle.

— Une certitude : la vie des États dont le nombre devrait augmenter sera dure, faite d'ambiguïtés car les toiles d'araignée de la mondialisation se superposent à leur damier territorial.

— Le mot « démocratie » peut prêter à beaucoup de malentendus. Celui qui clame « Nous avons tous les pouvoirs puisque nous sommes majoritaires » nie l'essence de la démocratie. La grande erreur est de chercher à la perfectionner sous la

pression de certaines parties de l'opinion. Si les décisions étaient prises dans la rue, on aboutirait au nazisme. Car effectivement Hitler est arrivé « légalement » au pouvoir, appuyé par des mouvements de rue. En réalité, c'est la montée d'une classe moyenne qui est souvent à l'origine de la démocratie.

— Trop d'information et, plus encore, trop d'informations parcellaires et périssables, tuent l'information. C'est un thème majeur de l'ouvrage. « L'individu éclaté s'insère simultanément dans plusieurs systèmes relationnels. » La technique tend à l'emporter sur la pensée. Le rôle du système éducatif sera donc encore plus décisif qu'hier. Il devra garder l'enseignement des fondamentaux (lecture, écriture, calcul) et en plus apprendre à maîtriser les technologies de l'information et de la communication, comme utilisateur, en ayant à l'esprit l'essentiel des dimensions de la mondialisation. Il conviendra aussi que les événements soient traités sur la base des faits et des options possibles, et non à partir de points de vue idéologiques. Les déviations ne datent pas d'aujourd'hui mais prennent des dimensions émotionnelles qui peuvent devenir gravissimes.

— La gouvernance mondiale, rendue difficile par la diversité des intérêts mais aussi des cultures et des langues, devra progresser par degrés pour gérer les problèmes des relations de l'humanité avec l'écosphère. Elle le fera sans doute à l'occasion de crises graves conduisant à une prise de conscience collective des États. Jacques Lesourne ne le dit pas explicitement, mais c'est la remarque qui vient à l'esprit en le lisant.

— La partie consacrée aux ensembles politiques évalue des évolutions possibles des différents ensembles ou sous-ensembles géopolitiques, en insistant sur le passage d'une domination européenne, puis occidentale (américaine), à une redistribution évolutive des influences et des pouvoirs dans un oligopole dont les membres acceptent un certain niveau de multinationalisme. Il y faudra du temps, comme pour toutes les négociations en cours ou qui s'engagent.

— Quant aux responsables politiques au sens large, on rappelle que raisonner sur de grands systèmes sociaux implique de ne jamais perdre de vue les problèmes d'échelle, de temps et de coût. L'auteur l'illustre à propos de l'énergie, en rappelant qu'en dépit des jugements à l'emporte-pièce, il faut un demi-siècle pour espérer modifier en profondeur la répartition des consommations mondiales d'énergie par source primaire.

— Trois défis dominants vont sans doute déterminer les orientations du XXI^e siècle : la réduction des gaz à effet de serre ; la correction des défauts de fonctionnement des économies de marché (la forme d'organisation « la moins mauvaise ») ; une progression de la gouvernance mondiale. La lutte contre la pauvreté, nécessaire, dépend largement de la paix, de la prospérité économique, de la maîtrise de l'environnement. Si ces conditions ne sont pas remplies, les résultats de cette lutte sont décevants.

En conclusion, Jacques Lesourne parle du XXI^e siècle comme d'un siècle de transition mais avec un changement de phase, comme lorsque l'eau passe à la glace. Face à cette réalité, les attitudes extrêmes ne sont

pas adéquates. Certaines ne sont pas conscientes des bouleversements systémiques en cours ; les autres en dramatisent les proportions, oubliant les décalages, les différences et les délais de mise en œuvre lorsque l'on se propose de faire changer un écosystème où vont interagir neuf milliards d'individus.

On verra dans les prochaines années si la crise économique et financière mondiale en cours, qui s'est invitée dans le livre en cours de route, sera l'occasion de prises de conscience salutaires, en dépit des secousses violentes qu'elle n'a pas fini d'entraîner.

Michel Drancourt



GARÇON François

Le Modèle suisse. Pourquoi ils s'en sortent beaucoup mieux que les autres

Paris : Perrin, 2008, 253 p.

Confrontés à une crise mondiale doublée d'une crise évidente de leur modèle républicain, les Français multiplient les incantations réformistes et cherchent en Nouvelle-Zélande, au Québec, au Danemark, en Suède ou en Finlande, des recettes magiques pour sortir de la spirale du déclin. Curieusement, cette quête semble délibérément ignorer la Suisse, qui partage pourtant avec l'Hexagone des centaines de kilomètres de frontières et dont les étonnants succès devraient interpeller.

C'est pourquoi il faut absolument lire l'ouvrage fort bien documenté de François Garçon, (maître de conférences à la Sorbonne) et se demander si, parmi les scénarios prospectifs sur l'avenir de l'Union européenne et de la France, il n'y aurait pas lieu de tirer quelques enseignements de l'expérience helvétique.

N'est-il pas surprenant, en effet, qu'un peuple enclavé entre de puissants voisins, sans accès à la mer, avec un sol ingrat occupé à 65 % par des montagnes, fragmenté en

26 cantons souverains, parlant de nombreux idiomes dont quatre langues officielles, accueillant une proportion d'immigrés de 20 % en moyenne nationale et jusqu'à 60 % à Genève, réussisse à maintenir une cohésion exemplaire depuis 160 ans et une paix sociale enviable ? Comment réussit-il à maintenir un produit intérieur brut en croissance malgré les crises, et à afficher une balance commerciale excédentaire, même avec la redoutable Chine ? Comment la Suisse s'y prend-elle pour développer son implantation à l'étranger sans détruire le moindre poste de travail sur son propre sol ? Pourquoi, malgré des salaires bien plus élevés que chez ses voisins et un taux de syndicalisation bien supérieur à celui de la France, la Suisse attire-t-elle les entreprises étrangères et ignore-t-elle les délocalisations ? Pourquoi son attractivité vide-t-elle les régions étrangères limitrophes de leurs talents et, peu à peu, de leurs entreprises ? Comment arrive-t-elle à fournir des services publics impeccables avec une fiscalité aussi basse et un budget public à l'équilibre ?

Comment font les cantons pour préserver l'environnement tout en fournissant aux entreprises un cadre de travail efficace ? Comment font les communes pour intégrer harmonieusement une très importante population immigrée ? Pourquoi la presse quotidienne est-elle florissante alors qu'elle est en crise durable ailleurs ? Quel est le secret qui permet à la « petite » Suisse de figurer en tête des comparaisons internationales des niveaux scolaires, de placer trois universités parmi les 100 premières du classement de Shanghai — devant l'Allemagne et la France —, de produire 15 fois plus d'ingénieurs polytechniciens que la France et, en proportion de la population, 10 fois plus de prix Nobel ? Et bien d'autres questions encore...

Les explications que fournit François Garçon jettent un doute, par ricochet, sur l'utopie républicaine unificatrice et le centralisme colbertien, sur la conception française de l'enseignement public et de la formation, sur la prolifération bureaucratique et le goût immodéré pour l'abstraction et l'affrontement qui caractérisent le modèle français. À l'opposé, c'est du bas vers le haut que la Suisse est gérée, avec seulement trois niveaux de décision : la

commune, qui est la force vive, le canton qui a le statut d'un État souverain, la Confédération, qui assure la cohésion et intervient aussi peu que possible. La classe politique, essentiellement composée de volontaires dont la carrière publique n'excède pas 10 ans, ne perd pas son temps à écrire des ouvrages érudits et s'intéresse avant tout aux solutions concrètes. L'austérité dans les moyens et la sobriété dans les paroles sont de mise, le refus de l'affrontement et la recherche du compromis sont la règle d'or du système helvétique. Les Suisses mettent le temps qu'il faut pour parvenir à un accord consensuel, que l'on respecte ensuite sans états d'âme : il ne viendrait à l'idée de personne de faire appel à la rue et à un « troisième tour social » pour torpiller une décision prise en commun ou contester un vote populaire. Nous sommes donc aux antipodes de la France, ce qui explique peut-être le refus instinctif de celle-ci de voir ce qui se passe chez des voisins si proches et si performants.

Bref, nous avons là un ouvrage qui ouvre de nombreuses pistes de réflexion et invite à une autocritique salutaire.

Pierre Bonnaure

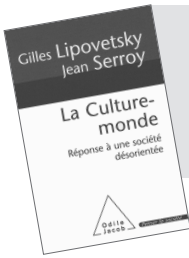


DUPUY Jean-Pierre

La Marque du sacré

Paris : Carnets Nord, 2009, 288 p.

Voir l'analyse de cet ouvrage par Gérard Donnadiou, en p. 87 de ce numéro.



LIPOVETSKY Gilles / SERROY Jean
La Culture-monde
Réponse à une société désorientée

Paris : Odile Jacob (Penser la société), 2008, 222 p.

Le constat du philosophe et du professeur de littérature est simple : nous sommes entrés dans un nouveau cycle de la modernité, dans l'âge de la « culture-monde », qui se caractérise par la « marchandisation de la culture et [la] culturalisation de la marchandise », c'est-à-dire l'effacement des frontières entre l'art et l'argent.

La culture est une industrie, un complexe médiatico-marchand, l'un des principaux moteurs de croissance des pays développés, un divertissement facile, convenant bien à l'hédonisme contemporain. Parallèlement, les marques cherchent à s'inventer une histoire, à se donner un sens, un « supplément d'âme », et deviennent, selon les auteurs, « un élément culturel d'un nouveau genre ».

Le diagnostic est bien connu et ce n'est pas le premier livre à s'élever contre la « barbarie » intellectuelle¹, la défaite de la pensée². Une bonne partie du livre vient apporter de l'eau au moulin de ce discours. Mais, en même temps, les auteurs montrent que la situation est plus nuancée : on ne lit plus les poètes, mais on fait la queue des heures pour entrer dans un musée, et les expositions prestigieuses déplacent des milliers de personnes. Les ouvrages de sciences hu-

maines ne se vendent plus, mais les salles d'opéra affichent complet.

Le capitalisme ne nous infantilise pas³, s'insurgent-ils, le consommateur est au contraire de plus en plus critique et réflexif, il veut donner son opinion, être acteur de ses choix. Ce n'est pas la fin de la diversité culturelle, nous n'allons pas vers un monde uniformisé et américanisé, mais vers un espace culturel multipolaire, plus équilibré.

Gilles Lipovetsky et Jean Serroy insistent sur les forces qui vont à contre-courant : le retour de la religiosité contre le nihilisme matérialiste, l'importance du bénévolat et des ONG (organisations non gouvernementales) contre l'effritement de la solidarité, la création de comités d'éthique contre la perte de repères moraux, le nombre croissant de « travailleurs de la connaissance » contre l'abêtissement généralisé... Rien n'est joué une fois pour toutes, estiment-ils, « tant que le champ culturel est travaillé par des tendances contraires [...], des contreponds à l'expansionnisme de la réjouissance parfaite existent : ce sont sur eux qu'il faudra s'appuyer pour édifier la culture de l'avenir ».

On aborde alors la partie « propositions » du livre, qui se veut plus pragmatique qu'utopique : plutôt que décréter une politique de civili-

1. HENRY Michel. *La Barbarie*. Paris : Grasset, 1987.

2. FINKIELKRAUT Alain. *La Défaite de la pensée*. Paris : Gallimard, 1987.

3. BARBER Benjamin. *Comment le capitalisme nous infantilise*. Paris : Fayard, 2007.

sation ⁴, il est plus réaliste en effet de chercher à civiliser la culture-monde en faisant levier sur les forces positives.

Cela passe en priorité par l'éducation (revenir à la fréquentation des grandes œuvres, réhabiliter la fonction d'enseignant), par l'élaboration d'une « culture d'histoire », par une refonte de l'Université, dont le premier cycle serait généraliste et servirait à l'acquisition d'un « socle de base ».

Cela suppose encore d'investir dans une « politique de la créativité » (avoir une école supérieure de la mode, du design, de la publicité, de la création numérique), et dans une « politique de la qualité de vie » (rénover le métro, aménager des places).

En ce qui concerne la politique culturelle strictement dite, les auteurs esquissent quelques pistes intéressantes : développer l'accès à un

enseignement musical (la France étant dans le peloton de queue des pays développés en la matière), mettre en place une sorte de droit à la formation continue à l'art, élargir les missions du CNL (Centre national du livre) à l'aide aux petites librairies et petits éditeurs, programmer des émissions culturelles et des débats intellectuels aux heures de grande écoute...

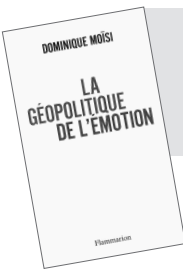
Ce livre ne dépaysera pas les lecteurs des précédents ouvrages de Gilles Lipovetsky (*L'Ère du vide, Les Temps hypermodernes* ⁵). En brossant (de manière assez schématique parfois) un large tableau des évolutions en cours, il répond bien à l'esprit de la collection « Penser la société ⁶ » dans laquelle il s'inscrit.

Céline Laisney

4. MORIN Edgar. *Pour une politique de civilisation*. Paris : Arléa, 2002.

5. Paris : respectivement Gallimard, 1983, et Grasset, 2004.

6. Cette collection, dirigée par Luc Ferry, publie les essais et rapports des membres du Conseil d'analyse de la société.



MOÏSI Dominique
La Géopolitique de l'émotion
Paris : Flammarion, 2008, 267 p.

Le parti pris du dernier livre de Dominique Moïsi est clairement exprimé dès le départ. Face à une géopolitique des civilisations — qui considère les faits culturels comme la principale clef de lecture des relations internationales et aboutit, dans sa version la plus extrême et la plus simpliste, à prédire, puis consta-

ter, un « choc des civilisations » dans une approche grandement autoréalisatrice —, l'auteur veut proposer une « géopolitique des émotions » qui constitue d'après lui une grille de lecture riche et instructive du monde actuel.

De fait, si l'on peut au premier abord être étonné du recours à une notion aussi apparemment subjek-

tive que les émotions pour rendre compte d'une analyse rationnelle et prospective — nous y reviendrons — de la situation géopolitique actuelle, la démonstration de Dominique Moïsi s'avère convaincante.

Trois émotions — l'espoir, l'humiliation et la peur — permettent en effet à l'auteur de dresser une cartographie émotionnelle du monde et mettent en exergue trois continents où domine une tonalité émotionnelle homogène, étant entendu que la situation réelle est, dans ses détails, beaucoup plus complexe qu'il n'y paraît.

Le continent asiatique est celui sans conteste de l'espoir. Tant la Chine que l'Inde, ainsi que les pays que l'on a pris l'habitude de désigner comme les « bébés tigres », semblent dans une évolution ascendante. La croissance économique de cette zone du monde en est un facteur explicatif essentiel, mais il est loin d'être le seul. On peut effectivement affirmer à la suite de Dominique Moïsi que l'Asie, et surtout la « Chindia », a (re)trouvé une confiance en soi qui s'exprime aussi bien dans les domaines artistiques et culturels que dans sa politique étrangère. Certes, bien des défis restent à relever pour ce continent ; la diminution d'inégalités sociales qui deviennent d'autant plus criantes que le niveau de vie global des populations s'améliore, tout comme l'acceptation d'un comportement plus responsable — tant pour l'environnement que vis-à-vis des autres puissances —, sont les conditions sine qua non pour que l'espoir reste la couleur dominante de l'Asie.

L'humiliation — et malheureusement ce n'est guère une surprise —

est la couleur émotionnelle dominante du monde arabo-musulman. Dominique Moïsi relève avec justesse les différentes causes de cette perte de confiance profonde du monde arabe mais également, par ricochet en quelque sorte, des pays de l'Islam asiatique, au premier rang desquels l'Afghanistan et le Pakistan. Séquelles profondes de la colonisation, errements de la période postcoloniale, problème israélo-palestinien, incapacité à s'intégrer dans la mondialisation, sentiment d'un déclin culturel, sont autant de facteurs explicatifs de la difficulté du monde arabe à trouver sa place. Ce sentiment d'humiliation explique en grande partie le recours d'une frange radicale et extrêmement minoritaire au terrorisme, et pose avec force la question des relations entre le monde musulman et l'Occident. Ce dernier, sans pour autant tomber dans le relativisme culturel, doit être le partenaire d'un regain de confiance du monde musulman.

Quant à l'Occident, ce dernier ensemble doit être décrit sous la couleur dominante de la peur. L'Europe et les États-Unis expérimentent cependant des peurs de nature différente. Les peurs européennes tournent avant tout autour de la question de l'identité européenne : quelles sont les frontières de l'Europe ? Que signifie être européen ? Doit-on accepter la Turquie au sein de l'Union européenne ? Autant de questions qui témoignent d'un profond mal-être et qui empêchent l'Europe d'affirmer suffisamment ses valeurs et de jouer un vrai rôle international. Les États-Unis quant à eux sont également confrontés à la question de l'Autre sous la forme d'une perte incompréhensible pour eux de leur prestige, voire de l'amour et de l'ad-

miration que les autres leur portaient. Surmonter ce sentiment de peur devrait permettre à l'Europe de réaffirmer la puissance de ses valeurs, tandis que les États-Unis devraient accepter de devenir une grande puissance « parmi d'autres ».

Certes, la cartographie ainsi dessinée du monde est incomplète, ce qui oblige Dominique Moïsi à rajouter quelques développements sur les pays ou continents « inclassables ». Qu'il s'agisse de la Russie, d'Israël, de l'Amérique du Sud ou de l'Afrique, espoir, humiliation et peur se conjuguent pour y former un spectre émotionnel complexe que l'auteur dessine rapidement.

Enfin, et ce n'est pas le moins important pour les amateurs de pros-

pective, Dominique Moïsi se livre à un exercice de construction de scénarios dans le dernier chapitre de son livre, envisageant d'une part que la peur l'emporte dans les relations internationales, d'autre part le triomphe de l'espoir. Ces deux tableaux volontairement outrés du monde en 2025 ont surtout l'intérêt de montrer que le changement est nécessaire et souhaitable. L'Occident, et notamment le Vieux Continent, est en train de perdre la première place qu'il occupait historiquement depuis au moins deux siècles ; mais s'il doit se faire à ce scénario inéluctable, il peut encore, en réaffirmant ses valeurs, influencer sur la marche du monde.

Maïa Werth

COMPTES RENDUS

**DRM (Dauphine Recherches en management)*****L'État des entreprises 2009***

Paris : La Découverte (coll. Repères), 2008, 128 p.

Bernard Colasse et Anne Pezet, professeurs de sciences de gestion à l'université Paris-Dauphine, présentent une série d'études sur des sujets relatifs à l'évolution des entreprises au cours de la période récente (mai 2007-juin 2008). La crise financière est déjà là. Un ralentissement annonce une crise plus ample.

Dans une première partie, « Nouvelles tendances », on trouve trois articles : « Des vide-greniers aux ventes sur Internet : l'essor sans précédent des marchés de l'occasion », qui permet de mieux comprendre les motivations des acheteurs et des vendeurs ; « Fusions et acquisitions », qui traite surtout de leurs échecs ; « Flexibilité du contrat de travail », où l'on comprend que les salariés les plus qualifiés sont sans doute plus aptes à l'admettre que les autres. Mais la mobilité n'est pas facilement acceptée par les salariés français.

La deuxième partie est faite de quatre dossiers :

- 1) La Société Générale, retour sur une « affaire » exemplaire. Bernard Colasse, qui présente ce dossier, rappelle avec humour que Daniel Bouton, alors président de la banque, avait présidé un rapport patronal *Pour un meilleur gouvernement des entreprises cotées* (Paris : Mouvement des entreprises de France, 2002). On y recommandait notamment que des administrateurs « indépendants » figurent au conseil des entreprises. Ce fut le cas à la Société Générale. Expérience peu concluante.
- 2) La rémunération des dirigeants des grandes entreprises : un problème non résolu. Le titre résume bien l'article.
- 3) La stratégie *low cost* : quel développement ? Le modèle est celui des compagnies aériennes. Il tend à se répandre, comme on le voit dans le secteur automobile.
- 4) Les entreprises japonaises à l'assaut des marchés chinois. L'implantation est difficile. Les Japonais n'ont pas laissé de très bons souvenirs en Chine.

La troisième partie présente deux « points sur » : 1) La responsabilité sociale de l'entreprise : on a pu croire que c'était de la poudre aux yeux ; cela devient une politique volontaire dont les firmes ont intérêt à s'inspirer en raison des pressions éthiques et environnementales ; 2) Management et technologies de l'information et de la communication, le e-management devient un management réel ; une remarque utile sur la surcharge informationnelle provoquée par l'usage immodéré du courrier électronique.

Pour conclure, on trouve des bases de données sur les entreprises avec des chiffres sur la vie des affaires et les événements de la vie des affaires de la période considérée. Le tout bien fait, utile.

Michel Drancourt



GAUTIÉ Jérôme
Le Chômage

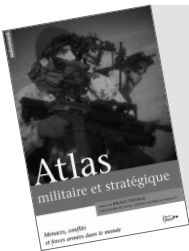
Paris : La Découverte (coll. Repères), 2009, 128 p.

Cette nouvelle édition de l'ouvrage que la collection « Repères » consacre à la question du chômage succède aux 11 précédentes que l'on devait toutes à Jacques Freyssinet. Jérôme Gautié, professeur à l'université Paris I et spécialiste des questions d'emploi, nous en propose une nouvelle version totalement refondue et mise à jour. Il s'agit, comme tous les ouvrages de la collection, d'un *opus* concis, qui réalise une synthèse efficace du sujet dans ces diverses dimensions : enjeux de définition, évolution dans le temps, comparaison dans l'espace, aspects théoriques et traitements politiques.

La première partie de l'ouvrage, consacrée aux contours du chômage, fait l'indispensable rappel des différentes définitions institutionnelles du chômage et permet d'apprécier tant le caractère conventionnel de ces définitions que les frontières floues qui séparent emploi, chômage et inactivité. On y trouvera aussi des données récentes permettant de situer la France dans l'espace et dans le temps, et de mieux caractériser les chômeurs. La deuxième partie de l'ouvrage, plus théorique, est consacrée aux différentes explications macroéconomiques du chômage (chômage conjoncturel, chômage structurel, chômage frictionnel, chômage d'équilibre, etc.), et comporte une discussion intéressante de l'impact du progrès technique et de la mondialisation sur le phénomène étudié. Enfin, les deux dernières parties de l'ouvrage traitent respectivement du rôle des institutions du marché du travail (négociations salariales, salaire minimum, indemnisation du chômage, législation du travail) et des politiques de l'emploi (politiques actives / politiques passives, actions sur l'offre / actions sur la demande). On y trouvera de nombreuses références à des travaux d'évaluation récents dont les conclusions, intéressantes, sont pourtant souvent fragiles voire contradictoires.

Avec cet ouvrage, Jérôme Gautié nous propose une synthèse claire, précise, documentée et à jour, d'une question dont l'actualité est malheureusement devenue extrêmement brûlante.

Pierre-Yves Cusset



TERTRAIS Bruno (sous la dir. de) / RACINE Bruno
(préface) / HEISBOURG François (postface)

Atlas militaire et stratégique. Menaces, conflits
et forces armées dans le monde

Paris : Autrement (coll. Atlas / Monde), 2008, 80 p.

Le nombre de conflits dans le monde a diminué depuis 1991 et, pourtant, les questions militaires et géostratégiques sont toujours au cœur des relations internationales. Surtout, les menaces et les acteurs sont plus nombreux et plus diversifiés, car les guerres ne sont plus uniquement le fait des États.

C'est pour décrypter ces nouveaux enjeux stratégiques et géopolitiques que cet atlas a été conçu. Il propose notamment un état des lieux des forces et des conflits en cours, et envisage ceux qui pourraient se déclencher à l'avenir.

Une première partie rappelle les principes généraux de la stratégie militaire : les divers types de stratégie utilisés, les dimensions de la stratégie (terrestre, maritime, aérienne), les enjeux du renseignement, les marchés de l'armement... Les cartes illustrant ces données sont accompagnées de textes brefs présentant un état des lieux général ou éclairant une question plus précise.

Sont ensuite étudiées les nouvelles dimensions de la stratégie, directement liées aux évolutions de la guerre, mais aussi à l'émergence de la notion de « sécurité globale » : les défis liés à la prévention des conflits, la gestion des crises conflictuelles ou naturelles, et la reconstruction des sociétés sont de plus en plus gérés au niveau international.

L'apparition de nouvelles armes modifie aussi la nature des conflits (nucléaire, armes biologiques et chimiques), de même que le recours à des modes d'action tels que le terrorisme ou la piraterie « moderne » (une carte rappelle d'ailleurs qu'elle ne concerne pas uniquement la Somalie, mais aussi l'Asie du Sud-Est, la mer des Caraïbes et le golfe de Guinée).

Une attention particulière est accordée à certaines zones géographiques : les États-Unis (« gendarmes » du monde), l'Afrique (qui concentre un grand nombre de conflits), l'Irak et l'Afghanistan (où les interventions internationales n'ont jusqu'à présent pas réussi à rétablir la paix), mais aussi l'Asie, où les rivalités et les conflits se multiplient.

L'atlas s'achève par une représentation de ce que pourrait être le « champ de bataille du futur ». On y trouverait des robots terrestres et aériens équipés de capteurs, ainsi que des satellites permettant de surveiller, voire d'attaquer des engins spatiaux ennemis.

Cécile Désaunay

Ces comptes rendus sont extraits de la base de données informatisée sur les études prospectives « Octave », de Futuribles International.

*Pour en connaître les modalités de consultation, contacter Cécile Désaunay à Futuribles :
tél. : 33 (0)1 53 63 37 78 • e-mail : cdesaunay@futuribles.com*

futuribles - no. 354 - July-August 2009

The Strategies and Future of Europe's Cities

Jean Haëntjens

In the view of Jean Haëntjens, who has coordinated this issue's special dossier on European cities for *Futuribles*, it is accepted today that the current economic crisis calls for another, more eco-responsible model of development and that the organization of cities could have an important part to play in the definition of that model. In these circumstances, might the particular situation of the European cities constitute an asset for the Old Continent?

This article by Jean Haëntjens, the opening contribution to this special dossier, takes a general look at the current strategies and possible developments of European cities in the context of sustainable development. After reminding us of the influences and broad lines of development that have characterized European cities historically, Jean Haëntjens outlines the main strategies of the European cities, from the "fragmented city" of the 1960s and 70s, via the 1980s/90s period in which certain urban functions were improved (new transport networks, design changes, cultural influence), to contemporary urban policies characterized by eco-development. He then analyses the differences and convergences between these strategies, before arriving at a – relatively positive – assessment of the international positioning of Europe's cities. This being said, though the first transformations we have seen (for example in some Nordic cities) are rather encouraging, there is still much to do, particularly in terms of improving the congeniality of these cities, and attracting new workers to them and persuading them to stay. European cities have many advantages that help them make the 21st century transition to "sustainable cities", yet they still have further to go with the transformations they have set in train. They still have "to reinvent themselves".

European Cities in "Co-opetition"

*Gérard Collomb,
interviewed by Jean Haëntjens*

In this issue, devoted in large measure to European cities, *Futuribles* opens its co-

lumns to Gérard Collomb, the mayor of Lyon. Lyon is the third-largest city in France in terms of population, but above all it is a city with strong European connections through its partnerships with other great metropolises. Interviewed by Jean Haëntjens, Gérard Collomb relates how essential these collaborative initiatives between European cities are today, so that, on the one hand, cities do not merely submit to globalization, but actively participate in it through cooperation in key sectors (by way of competitiveness hubs, for example) and, on the other, a healthy level of emulation is maintained and local authorities are encouraged to make progress in the economic, scientific, environmental and other fields. In this respect, the "co-opetition" (a combination of the words co-operation and competition) established between European cities no doubt plays a crucial role, which this article enables us to grasp more clearly. It also encourages the big metropolises to devise new, more "sustainable" modes of urban development. Here, the European Union ought perhaps to operate at city rather than regional level in a number of strategic fields, such as housing and mobility.

The Great European Cities in the Post-Crisis Period

David Mangin

How are we to rethink the European city today and direct it on to a path of more sustainable development? David Mangin, the author of a standard reference work on the mechanisms that led to the emergence of "unsustainable" cities (*La Ville franchisée*. Paris: Éditions de la Villette, 2004) offers here various lines of thinking for the benefit of decision-makers in the public realm – and particularly in the field of town planning.

After reminding us of the mechanisms that led to the totally car-dominated "franchized city", of which the great North American cities are particularly emblematic, he identifies the lines of action to be taken to reverse this trend (in terms of infrastructures, choice of housing, organization of space). He does this on at least two levels: the basic *ville passante* (sometimes translated as "busy city", the concept implies open flows bet-

ween areas and a predominance of walking and cycling) and the metropolis. The key thing today is to limit urban sprawl by optimizing the underused spaces in cities and their inner suburbs, and by rendering inter-urban relations between the suburbs of the great metropolises more fluid, while taking into account the particularities of each individual area.

Three Key Notions for Reinventing the European City

Bernard Reichen

The world-famous architect Bernard Reichen here outlines his future vision for European cities within the present context of "sustainable development". After reviewing the wrong turn taken by urbanism with the Athens Charter of 1942, he shows that we are ready today in Europe to reinvent the city, particularly where its practices are concerned. This reinvention, argues Bernard Reichen, will have three themes to it: strengthening the element of connectivity, promoting an "urban nature" and making use of recycling (the "sustainable city"). The twofold – ecological and economic – crisis we are currently living through thus presents us with an opportunity to rethink urban development. It is up to Europe's cities to grasp this opportunity to reinvent a new art of city living.

City Rankings

Émile Hooge

With the economy at a low ebb, competition between towns and cities to attract companies, talent and tourists or to win the allegiance of their residents might well become tougher. Competition between cities isn't a new phenomenon. It has existed as long as trade has existed, but in the current context of accelerated globalization it has acquired a new face and cities are using all their ingenuity to showcase their particular strengths.

Among the means at their disposal, all kinds of ranking and benchmarking – to use the fashionable term – are increasingly being called on. Whether based on objective criteria or more subjective survey material, they enable cities to compare themselves with others and adapt their strategies to suit their particular strengths and weaknesses.

Émile Hooge has studied most of the benchmarking indices on the big metropolises

currently in existence. After reminding us of the basis of cities' strategies in the international competition between them, he presents these indices here (European Cities of the Future, European Competitiveness Index, Quality of Living Index, European Cities Monitor, City Brands Index etc.), indicating their chief characteristics, together with the positive grounds for using them and, also, their limitations. He also shows that new areas of competition are emerging, with the two main fields currently covered by cities in their public relations (material values and image values) being potentially joined by the two complementary fields of functional values and identity values.

Winners and Losers: Strengths and Weaknesses of the European Metropolitan Regions

Christian Vandermotten

Which are the most attractive European cities, where are they located and what are the causes or factors of their attractiveness? Christian Vandermotten, who has worked for many years on these questions at the IGEAT (Institut de gestion de l'environnement et d'aménagement du territoire), offers various elements of a response based on the international comparison studies carried out by that institution.

Apart from comparisons of GDP per inhabitant, he bases himself on two indices: the functional index and the internationalization index, which make it possible to appreciate the concrete assets possessed by a city or urban area (connectivity, the presence of company headquarters, knowledge economy, tourism, heritage etc.). This makes it possible to draw up a classification of the most internationalized and most functional cities, in which some large metropolitan districts (London, Paris, Rome, Madrid, Amsterdam, Brussels, Munich etc.) come out top, together with a number of Central or Eastern European capitals (Prague, Budapest, Warsaw etc.), though two of the capitals that "missed out" on the benefits of the opening-up to Eastern Europe (Berlin and Vienna) are not among their number and a certain number of other losers are also absent from the list, these being mainly cities and conurbations with longstanding industrial traditions (Manchester, Liverpool, Lille, the Ruhr etc.). The author does, however, stress that the new-found prosperity of the great European metropolises should not lead us to forget the

social challenges that still have to be faced (integration of immigrant populations, governance, mobility etc.). And he concludes with remarks on the various elements that make for potential urban success in the economic, social, heritage, environmental and other fields.

The “Cloud City”. Twenty-first Century Urban Style

Jean Viard

Jean Viard is a specialist in time-usage and the way it has evolved historically and also an expert on the regions of France and the mobility of individuals across those regions. In this issue of *Futuribles*, devoted, as it is, in very large measure to European cities, he makes a detailed analysis of the social developments that have been ongoing for several decades and their consequences for the relationship to space in general and to cities in particular.

In his view, 21st-century urban style will be that of the “cloud city”. To put it another way, the urban style historically based on place is now no longer the monopoly of cities; it has gradually been “virtualized”, becoming a “multi-site” phenomenon. Moreover, the increase in healthy-life expectancy in a context of shorter working hours has produced a veritable time revolution, and the impact of that revolution on social relations and the use of time (free time, working time, time for romance etc.) also has effects on urban organization. In this way, Jean Viard shows that, despite its no longer being the principal activity in French people’s time, work is still too often the key element in the way housing, urban districts and entire cities are structured, whereas social demand is increasingly oriented towards leisure and focuses on places where people can meet, walk etc. He also shows the degree to which the culture of mobility influences the organization of urban space today, enabling this to extend far beyond the historic boundaries of towns and cities. And in this mobile society, new polarities of development and attractiveness are emerging, alongside new dangers of (spatial and generational) segregation. These are the major future challenges cities are going to have to face up to: they will have take on board the fact that employment is no longer their prime determinant; they will need to grow, to smarten themselves up and to advertise their attractiveness – to become “sustainable” so as to win the loyalty of today’s res-

idents and attract people in the future, whether it be tourists, entrepreneurs or ordinary citizens.

Bound for Doomsday? On Jean-Pierre Dupuy’s Book, *La Marque du sacré* [The Mark of the Sacred]

Gérard Donnadieu

Jean-Pierre Dupuy has for many years been alerting us to the dangers inherent in modern societies, which are, in his view, being led to destruction by their own developmental model. In his latest work, *La Marque du sacré* (Paris: Carnets Nord, 2009), he takes forward the thinking, begun some years ago, on the imminence of (ecological, nuclear or technology-convergence) disasters and, in order to avoid these apocalyptic prospects, proposes that we restore the world’s sacredness as a way of equipping humanity to avoid the worst possible fate. He aims, in this book, to seek out the mark of the sacred in contemporary writings and other rational reflections on the present world, and to show that sacredness is needed to contain violence and that it is not necessarily the enemy of reason. Gérard Donnadieu, a specialist in religious matters, has read this book for *Futuribles* and points up the main lessons to be drawn from it.

EU Action on Urban Matters

Jean-François Drevet

Should the European Union have an urban policy? This is a tricky question, given the highly local issues that pertain in many European cities and the principle of subsidiarity dominating European policy, which states that the lead on policy must be devolved to the lowest decision-making level. The European Union has, in fact, no urban policy properly so-called, but, as Jean-François Drevet reminds us here, it has been intervening in urban matters for some 20 years.

After a number of pilot schemes, in 1994 the European Commission launched a specific Action Programme called “Urban”, which was relaunched for the period 2000-2006 and is outlined in this column. Since 2007, the Commission has intervened in urban matters mainly through regional policy and as part of efforts to improve the competitiveness of European territories. In future, it will probably be the (territorial, social and economic) cohesion policy that

will be called upon to play a specific role in urban questions.

A 200-Year Scenario. Revisiting the Hudson Institute Report of 1976 (Future of Yesteryear)

Pierre Bonnaure

A little over 30 years ago, the famous futurologist and founder of the Hudson Institute, Herman Kahn and two of his colleagues, William Brown and Leon Martel, published *The Next 200 Years: A Scenario for America and the World* (New York: William Morrow & Co. Inc., 1976), a foresight study which they intended would provide a visionary, resolutely optimistic account of the development of

the USA and the world, partly in response to the wave of more pessimistic (and distinctly less free-market) thinking in favour of "zero growth". Pierre Bonnaure has re-read this 200-year scenario for *Futuribles*.

After recalling the context in which these studies were produced, he outlines the main arguments and trends laid out in them, resituating these in light of the developments that have since occurred and with regard to contemporary scientific forecasts. In this way, he shows that the report very properly identified a number of future challenges which, in many cases, still face us today. On the other hand, he draws attention to the excessive faith the authors vested in the capacities of scientific and technical progress to respond to these challenges. ■

Futuribles is a monthly independent transdisciplinary policy oriented journal (11 issues a year), also available in electronic form on the *Futuribles* website. Its objective is to provide its readers with a better understanding of contemporary societies dynamics, those facts, ideas and trends shaping their medium and long term possible futures.

Chief Editor : Hugues de Jouvenel

Futuribles : 47, rue de Babylone, 75007 Paris, France. - Tel. : 33 (0)1 53 63 37 70
Fax : 33 (0)1 42 22 65 54 - E-Mail : revue@futuribles.com - Website : www.futuribles.com