

# QUELLE VIE DANS LES MÉTROPOLES AU XXI<sup>e</sup> SIÈCLE ?



36 ÈME ATELIER  
INTERNATIONAL  
DE MAÎTRISE D'OEUVRE  
URBAINE  
DE CERGY-PONTOISE

DOCUMENT-SUJET

**les ateliers**  

---

maîtrise d'œuvre urbaine

# les ateliers

maîtrise d'œuvre urbaine

## Les Ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy-Pontoise

Le Verger, 1 rue de la Gare  
BO 90047  
95020 Cergy-Pontoise Cedex  
Tel : +33 1 34 41 93 91

Contact pour les Ateliers : [contact@ateliers.org](mailto:contact@ateliers.org)  
Contact pour la session 2018 : [lavie@ateliers.org](mailto:lavie@ateliers.org)

### L'équipe

Parrain de la session :  
Bertrand Warnier

Pilotes :  
Solenne Sari, architecte-urbaniste  
Jean-Michel Vincent, ingénieur urbaniste

Assistants-pilote :  
Priscillia Jorge, architecte-urbaniste  
Simon Brochard, géographe urbaniste

Directrice des projets :  
Véronique Valenzuela, géographe

Les partenaires de la session 2018 des Ateliers :



## LA VIE DANS LES MÉTROPOLES AU XXI<sup>ÈME</sup> SIÈCLE LE CAS DE LA RÉGION CAPITALE DE PARIS

Quand les modes de vie changent, la ville aussi. Le changement climatique et le numérique transforment nos vies et transforment la planète. Les grands bassins de vie métropolitain polarisent grandes et petites villes, campagnes urbaines et villages, au point de les mettre en danger. Les ports y font rentrer les productions du monde, l'intelligence artificielle va bouleverser la vie quotidienne et le monde du travail. La mobilité de chacun conditionne son accès à l'emploi, à la santé et à la formation, à la culture. Pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, 4 générations se côtoient et la question inédite de leur vivre ensemble aujourd'hui et demain est posée.

150 ans après le baron Haussmann, 50 ans après Paul Delouvrier, les Ateliers souhaitent, avec la modestie requise, ouvrir une réflexion sur le devenir à long terme de Paris et son territoire, pour ses habitants. L'exercice vise à secouer les esprits, à défaire quelques cadres qui se sont imposés dans la durée, qui ont balisé ces 150 dernières années. Le Baron n'avait pas prévu l'automobile, Delouvrier la pilule et la baisse de la natalité\*. Nous ne ferons pas mieux. Mais l'un et l'autre ont su regarder loin pour mieux décider l'avenir immédiat, l'un et l'autre ont su prendre la mesure de la région capitale, pour dimensionner son développement à long terme et sa spatialisation.

L'exercice proposé par les Ateliers est plus modeste. Il s'agit de participer à l'émergence de la réflexion sur la vie dans la métropole à un horizon qui s'échelonne du court au long terme, de produire de bonnes questions aux bonnes échelles de territoire, et de faire naître des idées pour accompagner et influencer l'avenir.

La croissance de la population mondiale et l'utilisation massive des énergies fossiles qui l'accompagne changent les constituants fondamentaux de nos vies: démesure urbaine, gaz à effet de serre, accumulation des déchets, raréfaction des énergies et de l'eau, numérisation de l'économie et des pratiques sociales, développement de l'intelligence artificielle et de la robotique, etc. Tous ces bouleversements sont potentiellement, autant de menaces pour l'avenir mais surtout autant d'opportunités à saisir, comme participant à cet atelier, et en les abordant celles-ci par les usages, la qualité de vie et le bien-être.

De nombreuses sorties par le haut paraissent possible : faire des économies ; réduire la pollution et les émissions de gaz à effet de serre ; améliorer sa santé, la biodiversité de nos territoires; reproduire ou inventer des actions, des projets ; créer des emplois, des richesses de toutes sorte ; favoriser le lien social, réduire les inégalités, accentuer le plaisir de vivre ; monter en compétences, en éducation, en culture ; contribuer à améliorer sa sécurité, à diminuer l'immigration climatique ; maîtriser autant que possible sa vie, notre destin collectif, assurer un avenir à nos enfants, vivre en paix. Il s'agit, comme à chaque atelier, de se donner de quoi repenser le futur et embrayer sur la réalité du moment, avec ce recul précieux, cette liberté de la perspective. Pour le traiter à hauteur d'homme, le questionner, y mettre les moyens intellectuels, à la recherche des modes de vie auxquels nous aspirons, aujourd'hui et demain, dans la plus grande liberté de choix. En se centrant sur ce qui se passe, notamment, l'immigration ininterrompue vers la ville à ce jour depuis le 18<sup>ème</sup> siècle, la concentration métropolitaine qui s'accélère chaque jour au prix de déchirements coûteux. La vie dans les métropoles au XXI<sup>ème</sup> siècle.

Tel est le sujet de la session Île de France des Ateliers proposé pour septembre 2018. Alors que nous n'arrivons pas à produire les logements nécessaires en Île de France, qui peut se passer d'une réflexion qui sorte du cadre ? Alors que la menace climatique se fait chaque jour plus proche, qui peut prétendre en rester là ? N'est-il pas temps sur nos territoires, de s'y mettre vraiment et de laisser la jeune génération s'exprimer, prendre des responsabilités ? Alors que les créatifs fuient le territoire-capitale, que la métropole internationale est chaque jour plus invivable, plus discriminatoire, comment négliger une réflexion allant de la plus petite échelle, celle des modes de vie à la plus grande, celle de l'espace métropolitain ?

Pour poser les bases de ce sujet vaste et ambitieux, cinq thèmes principaux viendront alimenter notre année de travail et de réflexion sur le devenir de la vie dans métropole parisienne:

**Quelle transition pour écarter la menace climatique et réduire les inégalités dévastatrices ?**

**Comment les impacts de la révolution numérique structureront la ville de demain ? Quel impact aura-t-elle sur ses usages du quotidien ?**

**Quelles seront les nouvelles modalités du rapport habitat – travail ?**

**Comment la métropole de demain conservera t-elle sa puissante attractivité ?**

**Comment articuler le foisonnement des initiatives citoyennes au service du territoire?**

\*Entretien avec P. Delouvrier, « Le schéma directeur de la région parisienne »; Espoir, n° 159

## SOMMAIRE

Le phénomène de métropolisation : un modèle porteur ou dépassé ?	p. 5
Métabolisme et menace climatique : que faire ? comment ?	p. 6
Quelles nouvelles modalités du rapport Habitat-travail?	p. 10
Le numérique fin en soi ou moyen ?	p. 12
L'attractivité, économique et culturelle : pour qui, pourquoi?	p. 18
Les initiatives individuelles et collectives : un vivier d'innovation et une source d'inspiration pour les politiques publiques	p. 22
Quel devenir pour la vie dans la métropole parisienne dans les 10, 20, 30 ans ?	p. 25
Conclusion en questions	p. 34
Une démarche pour un atelier exceptionnel - Postuler	p. 36

## LE PHENOMENE DE METROPOLISATION : UN MODELE PORTEUR OU DEPASSE ?

Lors du séminaire de lancement dédié à la préparation de l'atelier, et qui s'est tenu le 25 Septembre 2017, une question de fond a fait débat : la métropolisation est-elle un modèle en expansion, porteur, ou un modèle dépassé ? Ce qui, face à la diversité des situations, nous conduit à une autre question: comment caractériser les métropoles ?

### Le futur est déjà là

Plus de la moitié des humains vivent désormais en ville, dont 80 % dans les pays développés. En Chine, la migration urbaine s'opère au rythme de 25 millions de personnes par an. Le phénomène urbain est devenu massif à l'entrée du 21ème siècle.

Les individus viennent en ville pour trouver du travail, accéder au savoir, échanger et partager une condition que chacun espère meilleure. Le fait urbain s'inscrit dans l'horizon de la société contemporaine.

La ville se veut le lieu du rassemblement des hommes et de la création collective de valeurs, adossée à un territoire : valeurs économique et sociales, valeurs intellectuelles, valeurs humaines... La ville est le lieu d'accumulation de ces richesses.

Les métropoles sont à l'image de leur pays. Ce qui différencie les métropoles, c'est en premier lieu, le taux d'urbanisation des pays : à 80% dans les pays développés contre 30% pour les moins développés. Ce taux est donc appréhendé comme un marqueur de prospérité, un objectif plein de promesses, sans considération de taille ou d'organisation avec le reste du territoire national.

De ce point de vue, la métropole parisienne, située dans un pays urbanisé à 80%, est mature. Dans le long terme, la croissance de la région-capitale de Paris est équilibrée avec le reste des territoires urbains français, et évidemment déséquilibrée avec le rural.

Taux d'urbanisation du pays, taux de croissance de la métropole, et densités relatives ne constituent pas les seules caractéristiques majeures d'une métropole : sa dimension spatiale, les infrastructures de transport intra et extra métropolitaines, les équipements de superstructure et leur répartition sont des marqueurs de leur fonctionnement, de la vie dans ces métropoles.

Quoi qu'il en soit, le dynamisme économique, social, culturel de la métropole parisienne prend place dans le renouvellement urbain et ne semble pas s'épuiser. Alors au vu de cette métropole mature qui continue de se développer, pourquoi un tel modèle serait-il dépassé ?

### Un modèle dépassé?

Le phénomène de métropolisation est déjà à l'œuvre sur tous les continents. Modèle de développement en extension pour les uns, il serait dépassé pour les autres. Pourquoi ?

Au premier abord, force est de constater que la dynamique est là, jusqu'à déborder des frontières administratives de la région capitale, a fortiori, si on prend l'exemple de la nouvelle *Métropole du Grand Paris* dessinée aujourd'hui. Ailleurs dans le monde, cette dynamique est encore plus amplifiée dans les métropoles en forte croissance.

Dans tous les cas, elle transforme en profondeur l'environnement et les modes de vie des métropolitains: habitat, travail, déplacements et loisirs. Les capacités d'adaptations de ses habitants sont mises chaque jour à plus dure épreuve. Ce qui pose une première série de problèmes, inégalement solubles selon les pays. Résultat : l'attractivité urbaine et de désir prospérité entrent en conflit avec la recherche du bien être, du plaisir de vivre, du désir de donner du sens à sa vie.

Si on y regarde de plus près, la ville cache une implacable réalité : le mur du changement climatique. Depuis le début des années 50, la concentration de gaz à effet de serre dans l'atmosphère de la planète est passée de 300 à plus de 400 ppm. Au rythme actuel, le seuil fatidique de concentration de 450 ppm sera franchi dans les années 2030, entraînant la hausse anticipée de 2°C, et les effets de seuil irréversibles que les spécialistes s'accordent à reconnaître.

Les villes sont responsables de la majeure partie de ces émissions de gaz à effet de serre. Le métabolisme urbain né de l'utilisation massive des énergies fossiles, fruit d'un siècle de développement accéléré, n'est plus soutenable en l'état. Si nous ne le prenons pas au sérieux, le changement climatique va claquer comme une porte au nez de la prospérité urbaine, réelle ou espérée.

Les métropoles du XXIème siècle et leurs territoires seront bas carbone ou ne seront pas. C'est l'ensemble du système de production des richesses, de consommation des ressources, de mobilité des hommes et des biens qu'il s'agit de repenser.

Ce qui rend obsolète, pour des raisons tant de bien être que de climat, l'actuel modèle de développement métropolitain, sans oublier pour autant les enjeux qui structurent la vie dans les métropoles.

## METABOLISME ET MENACE CLIMATIQUE : QUE FAIRE ? COMMENT ?

La métropole, quel que soit son périmètre administratif et sa spatialisation, n'est pas hors-sol : elle puise ses ressources et rayonne bien au-delà de ses frontières politiquement gouvernées.

Deux chiffres sont parlant si on regarde la métropole parisienne :

L'agglomération parisienne occupe 3000 km<sup>2</sup> de terrains urbanisés, son empreinte écologique mesure 600 000 km<sup>2</sup> globaux, la surface de la France. On est dans la ville au point d'oublier qu'il y a un dehors dont la vie urbaine dépend.

Pour assurer les aménités urbaines, la ville va chercher ses ressources au dehors, loin, de plus en plus loin. Le Paris du Baron Haussmann allait chercher son eau à 200 km (de 1852 à 1868).

Aujourd'hui, la région Île-de-France est dépendante à 95% d'énergies produites hors de son territoire. Les 150 000 emplois de l'aéroport de Roissy dépendent d'un trafic international. Les métropoles importent d'un peu partout dans le monde.

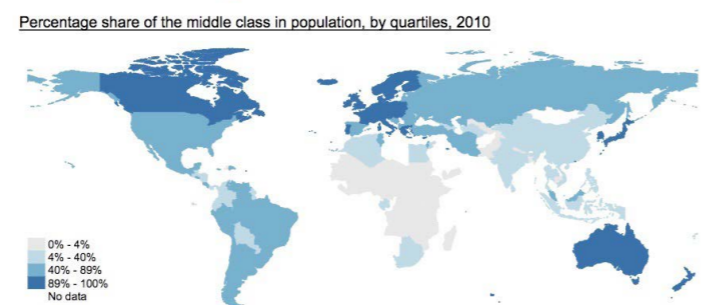
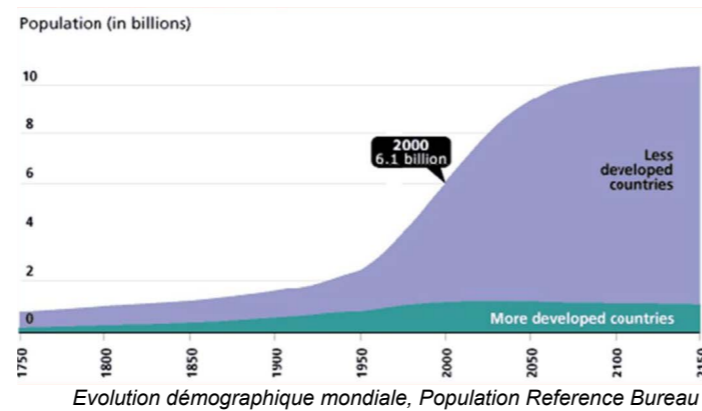
Les métropoles sont dépendantes pour l'alimentation de leurs habitants. Elles importent le plus clair de leurs produits manufacturés de la Chine, usine du monde. Il en est de même pour l'eau et l'énergie. Pékin va chercher son eau à des centaines de kilomètres ; Sao Paulo tient une grande part de son énergie électrique du barrage d'Itaipu, à la frontière avec le Paraguay et l'Argentine.

Le métabolisme des villes et des territoires n'est pas une image. Les productions et les consommations locales, les flux entrant et sortant de personnes et de marchandise, de connaissances et d'argent, gouvernent les émissions de CO<sub>2</sub> et le changement climatique. Il agit en retour sur la prospérité. Depuis 5 ans, la déforestation de l'Amazonie a déplacé de 200 km vers l'ouest le courant d'air humide aérien qui alimente le barrage d'Itaipu à la saison des pluies, la production électrique a alors baissé de 20%.

Comment en est-on arrivé là ?

Il existe un thermomètre, à Mauna Loa dans l'Océan Pacifique, qui mesure depuis les années 50 cette concentration en ppm\*. Les « ppm » s'interprètent comme les degrés de notre thermomètre individuel ; chacun sait que 40°C correspond à une forte fièvre et nécessite une hospitalisation et qu'à 42°C le pronostic vital est engagé.

Ce danger mortel nous l'avons créé.



La classe moyenne dans le monde, agirlocal.org

\* <https://www.co2.earth/>

## Nous sommes le problème, nous sommes la solution.

A l'échéance des années 2030, celles du dépassement du seuil déclenchant les 2°C, l'enjeu majeur est-il, en France, le bâtiment neuf, l'écoquartier, la nouvelle ligne de transport? Non

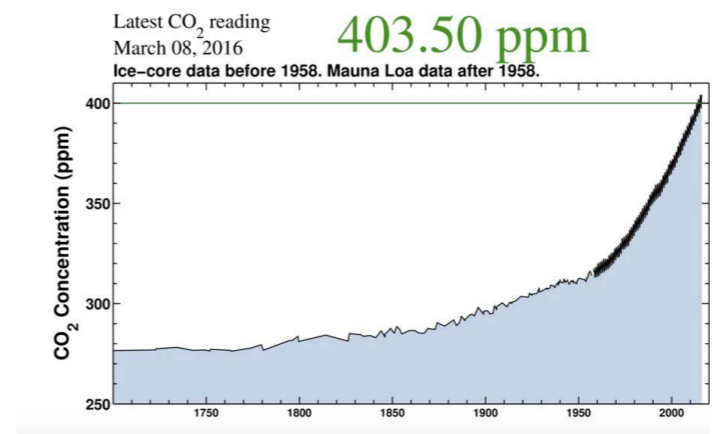
A raison de 1% de renouvellement par an de la ville et la campagne, 95% des émissions de gaz à effet de serre seront le fait de ce qui existe aujourd'hui sous nos yeux.

Un des enjeux majeurs est donc la réinvention écologique de la ville et de la campagne existantes, et celle qui va se construire demain. Une réinvention qui améliore santé, sécurité, bien être, biodiversité et lien social.

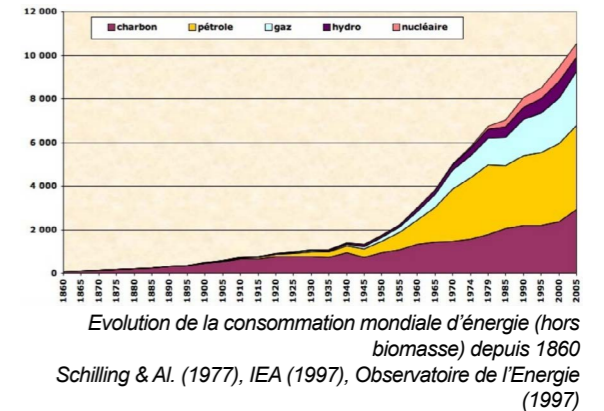
Et s'il s'agit bien de changer notre vie de tous les jours, faut-il laisser dans chaque pays quelques milliers de grands décideurs s'en occuper au risque du grand saut dans l'inconnu ou voulons nous mettre dans la balance les initiatives et les énergies des centaines de millions de familles qui peuplent nos villes et nos campagnes, et parmi elles les entrepreneurs, et les élus locaux ?

C'est un choix qui demande d'y voir clair à l'échelle de la planète et d'agir en conséquence à l'échelle du territoire, bien au-delà de l'action habituelle des élus. Mais aussi dans la manière de se nourrir, d'acheter ou de partir en vacances, et tout autant par les responsabilités professionnelles, de la photocopie aux véhicules en passant par les achats, les transports, les énergies, les produits et services fabriqués.

Chaque achat, chaque projet peut faire pencher la balance du bon ou du mauvais côté.



Concentration du CO<sub>2</sub> dans l'air, Scripps Institution of Oceanography



## Qui a intérêt à agir ? Un regard sur la longue durée mérite le détour.

A population constante et euros constants, la 6<sup>ème</sup> puissance mondiale qu'est la France a 7 fois plus d'argent public qu'en 1950. Un ouvrier, un employé des années 2000 a autant de pouvoir d'achat qu'un cadre des années 30. Le RSA, revenu minimum de solidarité, et la CMU, couverture maladie universelle, sont des choix uniques au monde. Le pouvoir d'achat a été multiplié par 7, l'espérance de vie a augmenté de 14 ans.

En revanche, dans cette même période, nous avons gardé selon Piketti\*, la même répartition de richesse mondiale qu'en 1914. Quelques dizaines d'individus concentrent autant de richesse que la moitié de l'humanité. En France, 8,8 millions de pauvres ont moins de 60% du revenu médian.

Les riches ont autant intérêt que les pauvres à écarter la menace climatique. Cela tombe bien : plus on est riche, plus on émet de gaz à effet de serre, et plus on a de moyens de les réduire. Soit 2 milliards d'humains sur 7,5 sur la planète, en grande partie dans les villes. En France, 80% des ménages, la quasi-totalité des entreprises, tous les élus. Cela pose question. Par exemple, peut-t-on traiter la transition et l'inclusion, l'un par l'autre ?

\* Thomas Piketti, Le capitalisme au XXI<sup>ème</sup> siècle.

## La transition écologique et solidaire portée par des projets inclusifs

Les gouvernements ont depuis longtemps constaté que la moitié des émissions de gaz à effet de serre relevait des comportements individuels, c'est à dire échappait aux politiques, aux lois et à leurs pouvoirs d'incitation ou de coercition. La proximité est clé. Les projets locaux sont déterminants.

Une réduction d'un tiers de nos émissions nous donnerait une dizaine d'années de plus pour écarter la menace climatique. De petits changements de comportements d'habitants, d'entrepreneurs, d'élus, peuvent réduire quasi instantanément nos émissions de 20%, tout en réduisant nos dépenses et en améliorant notre état de santé.

2 exemples à différentes échelles de territoire illustrent cela :

A Cergy-Pontoise, 200 000 habitants, 100 000 emplois, 27 000 étudiants : la permaculture permettrait de créer sur les 1250 ha agricoles de l'ordre d'un millier d'emploi contre 74 aujourd'hui ; des emplois très qualifiés ainsi que peu qualifiés.

A la Défense, le quartier d'affaires est chauffé au fuel lourd à basse teneur en soufre, amené en train. Le remplacer par du bois le transformerait instantanément en quartier durable. Et permettrait de passer un contrat de région à région pour assurer l'approvisionnement. Cela représenterait 5 milliards d'euros qui passent du déficit de balance commerciale sur le PIB, qui créent de l'emploi non délocalisable, et conduisent à des charges locatives désindexées du pétrole pour les habitants, les entreprises et les services publics.

Avec la Caisse des dépôts, l'Etablissement Public Foncier Île-de-France, Grand Paris Aménagement, ICADE, AREP, Saint Ouen l'Aumône et Plaine Commune, un travail de 6 mois a été réalisé par une dizaine de jeunes professionnels sur le devenir des zones d'activités. Parmi l'un des 10 projets proposés, celui sur la production d'énergie photovoltaïque et de lien social recèle un gisement national de production équivalent à celle de 17 réacteurs nucléaires.

Cependant comme a dit l'un de nos élus, « Nous ne pouvons pas continuer à décider au petit bonheur la chance, Il nous faut agir efficace, de façon organisée sur nos territoires, massivement ».

### Comment converger ?

La ville de Paris a publié en 2017 sa stratégie avec pour objectif de faire de Paris :

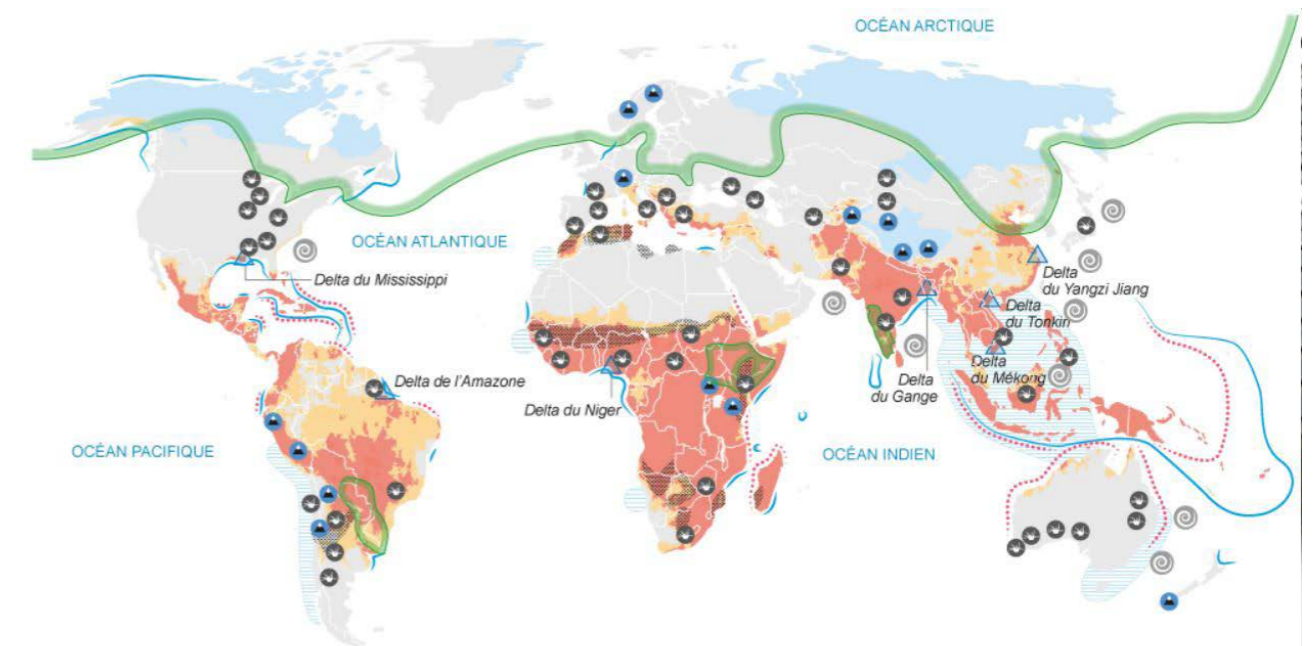
- Une ville inclusive et solidaire, qui s'appuie sur ses habitants pour renforcer sa résilience
- Une ville construite et aménagée pour répondre aux défis du XXIème siècle
- Une ville en transition qui mobilise l'intelligence collective, adapte son fonctionnement, et coopère avec les autres territoires

A l'échelle du Grand Paris, une piste d'organisation a été travaillée par l'un des groupes de travail société civile du Grand Paris. A rebours de la planification à la française, il fait trois propositions :

- Construire un plan climat, libérant les énergies des millions de décideurs du Grand Paris.
- Construire une vitrine à projets démonstrateurs, aptes à être répliqués et exportés.
- Créer un fonds transition pour des (petits) projets, innovants, reproductibles. \*

A l'échelle régionale, une boîte à outil a été réalisée ces 10 dernières années par plusieurs milliers de techniciens, d'habitants, d'entrepreneurs, d'élus locaux. Validée par l'association des maires Île de France, elle propose un tableau de bord à la commune et des actions, des projets, démonstrateurs, reproductibles.\*

\* <http://agirlocal.org/>



#### Zone de risque lié au changement climatique

- Risque extrême\*
- Risque élevé
- ▲ Grands deltas menacés

#### Effets multiples et difficiles à mesurer

- Hausse des précipitations
- Baisse des précipitations
- Désertification
- ⊙ Activité cyclonique accrue
- ⬆ Montée du niveau de la mer
- ⊖ Fonte du pergélisol
- ⊖ Fonte des glaciers
- ⊖ Dégradation des systèmes agricoles
- ⊖ Dégradation des ressources halieutiques
- ⋯ Dégradation des récifs coralliens

\*selon l'Index "Climate Change Vulnerability"

Compilation Atlas du monde de demain, La Vie/Le Monde  
Sources : PNUE ; V. Raison, 2003, Atlas des futurs du monde, Robert Laffont, 2008 ; Maplecroft, Climate Change Vulnerability Index 2013

#### La Carte des impacts du réchauffement climatique, Le Monde



Paris en 2016



Melun en 2016, France Bleu

Si les espaces nouvellement bâtis ne sont pas un enjeu, si le métabolisme des territoires existants doit changer, si la population est là et bien là, et elle continue de croître, alors, comment répondre aux besoins de base des habitants de la métropole, à commencer par ce qui permet de s'abriter et de vivre en société, en faisant sens ?

## QUELLES NOUVELLES MODALITÉS DU RAPPORT HABITAT-TRAVAIL ?

A l'issue de sa formation initiale, on ne choisit pas forcément son lieu de travail. On choisit un peu plus facilement son lieu d'habitation selon ses moyens.

Car les terrains de la ville ont une valeur, dépendante notamment des aménités délivrées par les autorités. Les services publics sont au fondement de cette valeur : l'eau, l'assainissement, l'électricité, le gaz, les télécommunications, le ramassage des ordures ménagères, le nettoyage, l'entretien des espaces publics; mais aussi les moyens de transports, l'enseignement et la santé, les commerces et le sport, les loisirs et la culture.

En matière de logement, le luxe, c'est d'abord la surface : 50 m<sup>2</sup> d'appartement dans Paris ont la même valeur qu'une belle maison de 150 m<sup>2</sup> à 30km. Et si l'on ne peut se payer ni l'un ni l'autre, alors il reste des choix plus modestes en s'éloignant entre 10 et 30 km de Paris. La ségrégation s'est installée dans la ville et dans sa périphérie. Elle s'étend en même temps que la ville continue de grandir.

La distance domicile-travail en km s'est accrue en conséquence. Les migrations pendulaires des parisiens durent 50 minutes par jour, tandis que les habitants de seconde couronne passent 2h20 dans les transports. Les conditions et les temps de déplacements se sont dégradés pour le plus grand nombre. Au point qu'une minorité préfère habiter à une heure en TGV de Paris et allier qualité de vie de la campagne au rythme de vie urbain.

Les logements sont ainsi toujours plus loin des emplois, créant un besoin grandissant de déplacements domicile-travail. Ces derniers sont source de coûts financiers et sanitaires, et pèsent sur la productivité et les finances publiques.

Tout se passe comme si l'aménagement était chargé de créer des problèmes et le système de déplacements chargé de trouver des solutions.

Une fois installé quelque part, le logement n'est pas seulement un toit où s'abriter, un lieu sûr où revenir dormir presque chaque soir, vivre en famille. Il est aussi le cœur de liaisons multiples avec les autres, par les enfants et leurs copains, le conjoint, les amis, les relations, les commerçants, la vie de quartier, la ville ou la campagne proche. Une fois installé, on ne déménage pas facilement.

Le parcours résidentiel possède les mêmes caractéristiques que le parcours professionnel, avec ses rigidités en plus : on réside 12 ans dans un logement propriétaire, la moitié dans un logement loué. Mais avec 10 entreprises différentes dans une vie professionnelle de salarié, la moyenne est un changement de lieu de travail tous les 4 ans. La distance domicile-travail, et les déplacements pendulaires, croissent avec l'âge. Pour les artisans, les professions libérales, les auto-entrepreneurs, l'ajustement se fait par les km parcourus chaque semaine, de l'entreprise au client.

La capacité à changer d'entreprise ou de clients sans déménager de son logement dépend directement de la taille de la métropole et de son système de mobilité, et ceci d'autant plus que le métier est spécialisé ou dans une économie connaissant des évolutions. Le gigantisme est l'horizon logique d'une métropole en bonne santé, quelque peu contradictoire avec la volonté de bien être personnel.

Dans un sondage récent, les français estiment que dans 10 ans, la qualité primordiale dans ce monde changeant ne sera plus l'expérience mais la mobilité, en France et à l'étranger.

D'un côté les interactions sont de plus en plus planétaires, les réseaux multiples et sans frontières, les connexions universelles et instantanées. Et de l'autre, la recherche d'une proximité heureuse et d'un partage convivial sont au cœur des attentes de chacun. Comme si l'ouverture absolue sur le village planétaire imposait un retour aux valeurs fondatrices de la solidarité communautaire villageoise.

La ville du futur, ville mondiale connectée, sera-t-elle la ville de la proximité et du partage? Pour retrouver le bonheur d'être physiquement avec les autres pour travailler et créer, cultiver son jardin, se cultiver ou se distraire. Le café à tout faire de voisinage, l'atelier de réparation et de recyclage, le jardin communautaire, la voiture partagée et l'incubateur à start-ups sont des éléments aussi constitutifs de la ville de demain que les sièges des multinationales et les infrastructures lourdes de transport métropolitain.



Vue aérienne de RER en banlieue parisienne, en août 2008  
WITT/SIPA



Voyageurs dans une gare RER, Le Monde



TGV entre Paris et Strasbourg, SNCF

Embouteillages sur le périphérique parisien,  
Marc Verhille / Mairie de Paris



La trottinette a un usage de plus en plus répandu, Matrott



## LE NUMERIQUE, FIN EN SOI OU MOYEN ?

### LA VILLE CONNECTEE REMET ELLE EN CAUSE LA STRUCTURE DE LA VILLE ?

En ce début de 21<sup>e</sup> siècle, les mégalo-poles s'étendent, les énergies fossiles s'épuisent et l'espace disponible pour de nouvelles constructions se fait rare. Face à ce chaos redouté, les nouvelles technologies, (numérique, nanotechnologies, robotique cognitive...) seraient notre salut. Les nouvelles technologies nous promettent des villes reconfigurées, durables, rationnelles et sûres.

#### Le concept de « smart city »

Le concept de la smart city agite les esprits et alimente les fantasmes. Les représentations de ces villes dans l'imaginaire collectif proviennent largement des oeuvres de littérature et de cinéma (de Métropolis à Minority Report en passant par Blade Runner). De nombreuses villes comme Stockholm, Rio de Janeiro, ou encore Nancy expérimentent leurs modèles smart. Qu'est-ce que cela recouvre ?

Rappelons que cette offensive marketing a été lancée par IBM pour trouver des débouchés alternatifs à la production d'ordinateurs, trop concurrencée par l'Asie, en cherchant à développer des services informatiques pour les collectivités territoriales. Pour autant, le concept a pris, nous sommes à l'ère de la smart city.

La smart city a pour objectif de permettre l'amélioration de la qualité environnementale, grâce à un recours intensif aux smart grids – réseaux intelligents – composé de capteurs renvoyant des quantités de données qui sont analysées. Bilan souhaité : un écrêtement de la pointe et donc une diminution des puissances installées, une optimisation des consommations et donc des coûts, et du bien-être des utilisateurs.

Concrètement, les bâtiments d'habitations, de bureaux, d'activités sont équipés de compteurs communicants, qui permettent de recueillir en temps réel des données sur la consommation globale d'énergie et d'optimiser la gestion du réseau. L'éclairage public bénéficie également de ses retombées. Les candélabres et les locaux sont équipés de capteurs permettant de graduer l'éclairage en fonction de la circulation et/ou de la présence et également en fonction de l'heure ou la saison.

La réduction des embouteillages et de la pollution liée, sont également un des objectifs piliers des smart grids. Leur efficacité ne sera complète que si de nouvelles solutions de déplacements voient le jour. Les voitures autonomes, les autoroutes intelligentes, de nombreuses innovations sont en gestation. La RATP et Ile-de-France Mobilités expérimentent sur plusieurs parcours une navette autonome offrant plus de souplesse et d'adaptabilité. Dans ce domaine, les choix industriels de demain sont connus: les moteurs électriques, hybrides et hydrogènes, les véhicules autonomes, le stationnement intelligent. Seront-ils déjà obsolètes dans 10 ans ? Ou permanents comme l'intermodalité développée depuis plus de 20 ans par la SNCF ?

#### Les villes futuristes

Comme dans les pays développés en leur temps, en Arabie Saoudite, en Egypte, mais également en Corée du Sud, en Inde ou en Chine, les grands mouvements de populations sont la conséquence de l'exode rural. Les lumières de la ville ont été le symbole de l'attractivité des villes occidentales. Cette affluence génère de nombreux problèmes en matière d'approvisionnement en eau, en nourriture et en énergie. En réponse à ce phénomène, Philippe Boyer répertorie de nouvelles cités futuristes sortent ici ou là de terre : prototypes de villes vertes, hyper connectées, barbées de technologies numériques et d'équipements écologiques. Elles sont censées prendre le contrepied des villes historiques et s'imposer comme alternatives.

L'exemple le plus emblématique est sans doute Songdo, en Corée du Sud, ville-aéroport entre la Chine et le Japon qui devrait accueillir 70 000 habitants en 2020 après un chantier ayant coûté 35 milliards de dollars.

Outre que les espaces verts couvrent près de 40% de la superficie de la ville, ce qui caractérise d'abord Songdo, c'est la surenchère technologique. Songdo est un laboratoire entièrement piloté par des ordinateurs qui analysent, collectent et transmettent des milliers de données.

Si sur le papier, les concepteurs ont, en théorie, pensé à tout, l'un des risques majeurs de ces villes ultra connectées, c'est qu'elles deviennent des ordinateurs insuffisamment protégés des virus ou conçus avec des logiciels qui ont peine à s'adapter. La construction des sécurités est une exigence absolue que les concepteurs de ces villes intelligentes doivent très tôt intégrer dans leurs plans.

Si l'optimisation est totale, la technicité prend largement le dessus sur la question du plaisir de vivre dans les immeubles ou de flâner dans les rues. A Songdo, l'espace urbain n'est pas ou peu vécu comme un lieu social, culturel et affectif. *Le désordre peine à trouver sa place et les espaces résidentiels se transforment en lieux d'isolement. Ces solutions technologiques quasi-maniaques renvoient à la question de la place du citoyen dans ces villes intelligentes.\**

\* Philippe Boyer, *Ville connectée - vies transformées - notre prochaine utopie ?*, Editions Kawa, 2015

## Quelle place pour l'esthétisme?

A quelle heure sommes nous donc de l'histoire urbaine ? Est-ce le piétinement des barbares ? Ou bien le premier assemblage d'une nouvelle construction plus belle ?

Les nouvelles métropoles font rêver en parlant de leur énergie, de leurs performances économiques et elles se lamentent sur le chaos des banlieues, de leurs laideurs en y ajoutant quelque mépris pour ceux qui y habitent... qui sont pourtant la majorité de ceux qui peuplent les métropoles. N'est-il pas opportun de retrouver l'envie d'associer le beau et l'utile ?

Les réalisations de la fin du 19<sup>e</sup> siècle ont façonné le Paris d'aujourd'hui connu et reconnu pour ses multiples qualités. C'est le résultat de deux générations de personnalités dont on peut dire qu'elles ont inventés la maîtrise d'œuvre urbaine. Ils ont su combiner les aspects fonctionnels avec une volonté de composition urbaine. Ainsi les réseaux souterrains, les circulations de surface, les plantations, les règles de gabarit qui constituaient l'espace public majeur ont été à l'origine de la ville actuelle chantée pour sa beauté, son harmonie et sa praticité.

Quelle est le destin de la métropole ? La ville traditionnelle a disparu, les villes sont devenues des villes durables, villes archipel, ville linéaire et toutes autres notions abstraites qu'on peut dessiner sur une carte.

La grande ville de demain reléguera-t-elle à sa juste place productivité, vitesse, consommation, réseaux invisibles, en laissant la priorité à la lisibilité et à la beauté ?

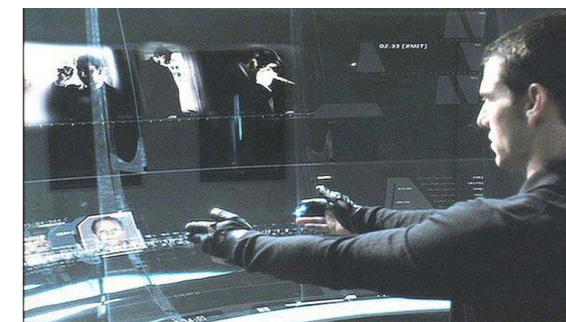
La beauté est à trouver dans les lieux de proximité, les lieux de la vie de tous les jours, là où l'on a plaisir à se retrouver. La beauté est également dans les grands horizons, les silhouettes, les paysages qui offrent des perceptions variées de jeu de couleurs, de lumières et d'arabesques continuellement changeantes des nuages.

L'ambition des smart city ne doit-elle pas être avant tout être de faire progresser la ville sur la voie de l'amélioration de la beauté et de la qualité de vie, grâce à une gestion avisée des ressources naturelles, aidées par les nouvelles technologies ?

Comment veillerons nous à ce que le numérique ne soit qu'un moyen et non une fin ? Comment veiller à ce que ceux que nous élisons se préoccupent, en notre nom, de l'espace public et de son utilisation ? nous élisons soit bien maîtres, en notre nom, de l'espace public et de son utilisation ? De la ville et de la campagne ?

«Il n'y a rien de plus intelligent et de plus durable qu'une ville»

Luc Belot, ancien député français et auteur du rapport sur la smart city à l'Assemblée



Minority Report de Steven Spielberg



Le projet King Abdullah City en Arabie Saoudite



Conflans-Sainte-Honorine, Diagnostic Immobilier Conflans

## LA VILLE CONNECTEE GENERE DE NOUVEAUX USAGES QUI CHANGENT LA FACON DE VIVRE LA VILLE?

Seuls les individus qui composent la ville, et leurs institutions constituent l'intelligence de la ville... Seuls les individus qui la composent et leurs institutions le sont. Ce sont eux, ces citoyens, ces entrepreneurs, ces élus qui innove, créent et interagissent avec la technologie dans des domaines aussi variés que la mobilité, la transition énergétique, le numérique. Dans ce nouveau monde, en transformation permanente, les nouveaux usages changent la façon de VIVRE la ville.

Comment les métropoles d'aujourd'hui et de demain tendront-elles vers un modèle plus fluide, plus collaboratif, plus durable et plus participatif ?

### Une métropole plus fluide : le numérique entraîne-t-il le redéploiement des déplacements ?

#### Le téléphone portable muni de GPS

Depuis que le smartphone a intégré une puce GPS fiable, il s'est muté en un nouvel organe ! Nos téléphones portables nous permettent de gagner du temps pour connaître le meilleur moyen de se déplacer. Cela est possible grâce au géo-référencement qui permet de trouver son positionnement sur la carte et de nous le transmettre en temps réel. A pied, en voiture, en train... de multiples applications nous fournissent l'itinéraire le plus court et les informations connexes à notre voyage!

Ainsi, dans la métropole parisienne, des applications rassemblent les informations des métros, bus, Vélib', Transiliens, RER et taxis pour offrir un service multimodal comparatif. Par ailleurs, l'application transilien exploite des flots d'informations qui permettent d'anticiper les affluences dans les trains de banlieue tout en informant les usagers sur les places assises libres dans les voitures.

Pour les conducteurs, des applications comme Waze sont un appui précieux : un GPS les informe du trafic en temps réel, et une communauté qui partage des informations utiles. Ces applications recherchent aussi les stations-essence les moins chères dans les environs...

La vie dans les métropoles de demain serait-elle donc sans hasard ? Sans imprévu ? N'y-a-t-il pas matière à questionner le pouvoir pris progressivement par les GAFA dans un monde connecté ?

Crédits : Pool/Kovarik Isore Morissard/IP3 PRESS/MAXPPP



#### La voiture et le vélo en libre service

Voitures et vélos sont les exemples du mariage réussi entre « désir de mobilité », « ville connectée » et « objet partagé ».

La voiture est au centre de l'économie du partage dans nos villes. L'autopartage permet aux citadins de se partager un bien autrefois symbole de réussite sociale. Autolib' est le premier service public d'automobiles électriques en libre-service, développé à l'échelle d'une grande métropole européenne. Une transformation des modes de transport qui change notre façon de voir la ville.

Récemment une nouvelle génération de libre-service, le free floating, concept inventé en Chine, fait son entrée pour les vélos (Gobee.bike – Hong-Kong) et pour les scooters électriques (Cityscoot). Il permet de prendre et de laisser un véhicule à n'importe quel endroit d'une zone donnée sans avoir à effectuer de réservation préalable et sans station. L'autopartage en free floating est opéré dans 12 pays et 43 villes d'Europe et d'Amérique du Nord pour environ 20,000 voitures et 2 millions d'abonnés à fin 2015.

Quelles conséquences ces véhicules partagés auront-ils sur nos espaces publics de demain ? Comment concevoir l'espace en prenant en compte leurs flexibilités ?

#### Des tiers lieux pour travailler sans (trop) se déplacer

La ville étendue étant ce qu'elle est, la distance domicile-travail peut aussi être variable dans le temps, en modulant les lieux de travail. Une grande partie des tâches et des emplois peut s'effectuer seul, sans relation de proximité physique avec les autres membres de l'entreprise. Le numérique permet ce travail à distance, quelques jours par semaine, chez soi ou dans des tiers-lieux, comme à la gare de proximité. SNCF lancerait un premier tiers-lieux sur ce modèle au début de l'année prochaine.

## L'utilisation des visio conférences et la réalité augmentée, serons nous tous partout et nulle part à la fois ?

Dans de nombreuses entreprises, les logiciels de réunions virtuelles ont fait leur apparition. Ils modifient profondément l'organisation du travail et permettent des économies des frais de déplacements et du temps passé à se mouvoir. Ce sont des plate-formes permettant une mise en réseau virtuelle facile et rapide des lieux de travail. Les programmes cités ci-dessus permettent de se connecter à distances avec collègues, employés ou clients et d'organiser des réunions productives à travers le monde.

Les programmes s'installent rapidement, permettent un contrôle à distance d'autres ordinateurs, fournissent une fonction chat et une fonction meeting pour une communication rapide. Les présentations, le travail en équipe et l'échange de quantités de données plus importantes sont également possibles.

Source : Quora : <https://fr.quora.com/Quelle-est-la-différence-entre-réalité-virtuelle-réalité-augmentée-et-réalité-mêlée>

### La réalité virtuelle, la réalité augmentée, l'ère du post smartphone ?

Quelle différence entre réalité virtuelle et réalité augmentée ? La réalité virtuelle se vit à travers un casque, le but ici est d'être immergé dans un décor 100% créé pour l'occasion. Le lieu dans lequel on se trouve importe peu car l'entièreté du décor est recréé à travers le casque.

La réalité augmentée prend comme base la réalité et y ajoute des couches virtuelles visibles à travers des lunettes ou un casque. Ici, la notion de couche virtuelle est importante car sur votre table (qui est réelle), vous allez faire apparaître un hologramme.



Getty Images

Getty Images



Facebook a récemment racheté la startup allemande Fayteq, spécialisée dans la réalité augmentée. Pour Mark Zuckerberg, la réalité virtuelle et la réalité augmentée peuvent « rendre notre réalité meilleure », en ajoutant des informations sur des photos ou sur une carte en cas de mobilité, en ajoutant ou en supprimant des éléments sur des images, ou encore en remplaçant des objets physiques par du virtuel. Le patron de Facebook est persuadé que la plate-forme de référence du futur sera des lunettes à réalité mixte, connectées (ou non) au téléphone et alimentées par de l'intelligence artificielle (vision par ordinateur, deeplearning...).

D'autres entreprises sont déjà dans les startings blocks : Google, Microsoft, Apple... Cela pourrait démocratiser très rapidement cette technologie, pour l'heure toujours confidentielle, accélérer l'innovation dans ce domaine et transformer encore nos modes de vies.

Sylvain Rolland, La Tribune, « Réalité augmentée pourquoi facebook muscle son jeu », 16/08/2017



## Une métropole plus collaborative : De plus en plus la valeur d'usage prime sur la propriété. Pourquoi posséder quand on peut partager ?

La ville dense est un formidable terrain de jeu pour l'économie du partage qui bouscule de nombreux secteurs. La nouvelle génération urbaine veut profiter de tous les biens que la ville peut offrir mais de manière économe, conviviale et « écolo »... Facilitées par internet, les initiatives numériques se multiplient pour mettre en commun et partager des biens, des services, des lieux... Nous sommes entrés dans l'ère de la « vie share ».

Un Français sur trois serait inscrit sur au moins un site collaboratif selon les chiffres de Médiamétrie. Cette nouvelle forme d'économie du partage serait ainsi en passe de submerger le capitalisme classique tel que nous le connaissons.

Parmi les services qui donnent lieu à l'économie collaborative arrivent en tête la location et l'échange d'objets du quotidien. En France, ShareVoisins est un service de prêt d'objets de la vie quotidienne entre voisins: des outils de bricolage, du matériel de puériculture, des petits appareils électro-ménagers, ou encore des livres, des CDs ou des DVDs. Une carte interactive de votre quartier affiche tous les objets partagés par vos voisins. C'est simple, c'est pratique et c'est entièrement gratuit, en échange, vous êtes vivement encouragé à indiquer à votre tour les trésors que vous détenez et qui pourraient rendre service aux gens qui habitent dans votre quartier.\*

Le covoiturage serait quant à lui déjà utilisé par 30% des moins de 35 ans. A l'origine du site Blablacar, Frédéric Mazzella, un jeune ingénieur s'apprête à passer les fêtes de fin d'année en famille. Seule ombre au tableau : Frédéric est sans voiture, et tous les trains affichent complets... C'est alors qu'il crée une nouvelle forme d'auto partage. Il s'agit d'une rencontre entre une philosophie du partage (proche de l'esprit seventies de l'auto-stop), plusieurs technologies, une pression économique réelle et une conscience écologique.\*\*

L'économie collaborative intervient également dans l'organisation des voyages et transforme les manières de voyager: échange d'appartements, partage d'activités et d'expériences, repas chez l'habitant... Les sites collaboratifs, notamment les réseaux sociaux de voyageurs, se multiplient, basés sur le principe de l'échange ou de la transaction de particulier à particulier et sur les valeurs de convivialité et d'entraide. En effet, comprenant tout le potentiel de cette nouvelle économie, des sites commerciaux se sont lancés sur ce créneau en plein développement\*\*\*.

\* <http://family-hub.fr/5-plateformes-de-pret-dobjets-entre-particuliers/>

\*\* <https://www.europ-assistance.fr/fr/presse-actualites/actualites/blablacar-succes-symbole-dune-revolution-en-marche>

\*\*\* <http://www.routard.com/dossier-pratique-sur-le-voyage/cid132428-l-economie-collaborative-en-voyage.html>

### Une métropole plus durable : la consommation comme acte citoyen?

Nos modes de consommations ont évolués, le développement des circuits courts est entré dans nos modes de consommations, que ce soit sur les marchés de plein air, via des associations pour le maintien d'une agriculture paysanne (Amap) ou des sites Internet.

L'émergence de cette nouvelle culture de la consommation dans les métropoles fait peser sur les entreprises « classiques » une réelle menace. La désintermédiation est en marche et pourrait menacer à terme la toute puissance des hypermarchés et des industriels de l'agroalimentaire.

De nombreux métropolitains font partis d'une Amap, association dirigée par un comité bénévole qui relie producteurs locaux et consommateurs. Par contrat, ils s'engagent sur l'année, à préacheter une part de la production en début de saison. Ce qui signifie que les membres payent en début d'année l'intégralité des paniers. Préfinancer la récolte constitue une véritable sécurité pour les agriculteurs, surtout face aux aléas climatiques et aux éventuels problèmes sanitaires.

D'autres modèles plus flexibles de consommation, liés aux plateformes de e-commerce connaissent un réel succès. Créé en 2013, Locavor est un site qui permet de consommer local, en commandant chaque semaine ce dont on a besoin via le site. Pas d'engagement, pas de panier surprise, pas de rythme imposé... l'usage est identique au drive de supermarché mais les produits sont locaux et le lien avec le producteur est direct.

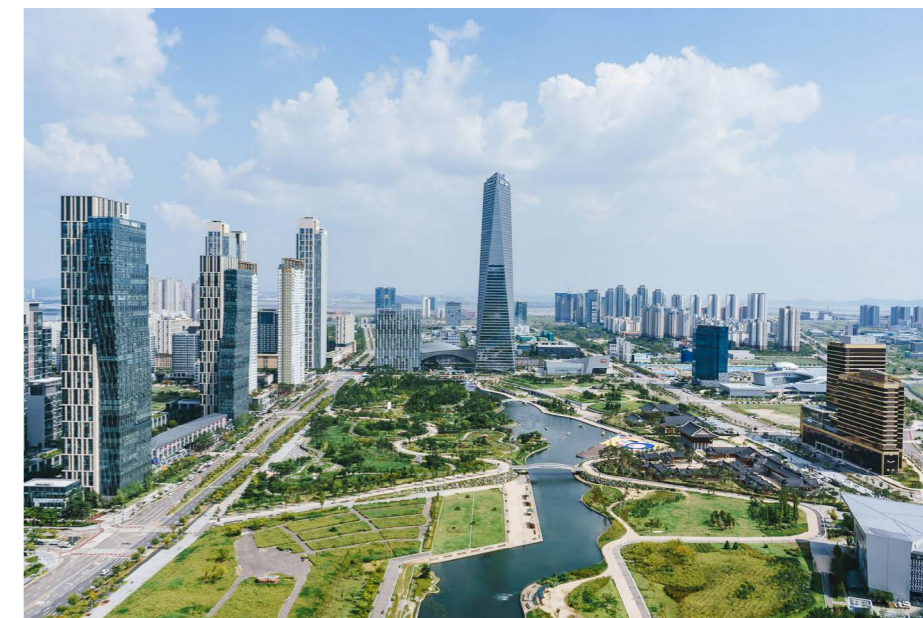
Ce modèle fonctionne sur la base d'une initiative citoyenne, un volontaire devient gérant d'un Locavor. Il prend contact avec les agriculteurs et producteurs locaux, il fait la promotion du service, met en ligne les produits disponible chaque semaine, gère la réception des commandes et l'accueil des membres sur le lieu de distribution. Pour cela, il sera rémunéré 9% de ce qui est vendu, 7.5% reviennent au site Locavor, le reste soit 83.5% du prix revient au producteur.

Au-delà, du simple fait de manger plus sain, les citoyens font un acte responsable : diminution du gaspillage, traçabilité des produits, réductions des intermédiaires, réductions de la consommation énergétique et soutien à l'agriculture paysanne locale.

Sources : [Korben.info](http://korben.info), 11/06/2017, <https://korben.info/locavor.html> ; [Naturasciences](http://www.natura-sciences.com/agriculture/ruche-qui-dit-oui-amaap776.html), 25/05/2017, <http://www.natura-sciences.com/agriculture/ruche-qui-dit-oui-amaap776.html>

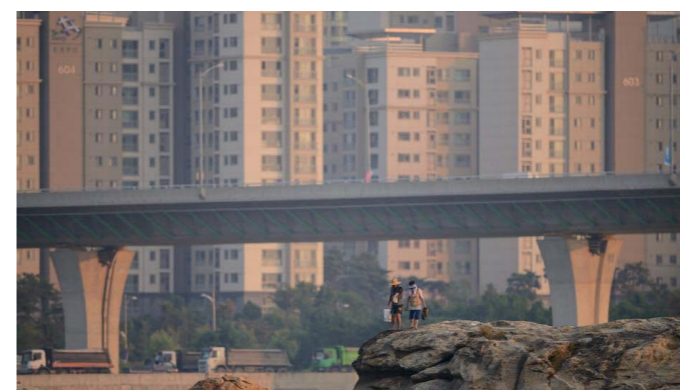


Navettes autonomes expérimentées à Paris

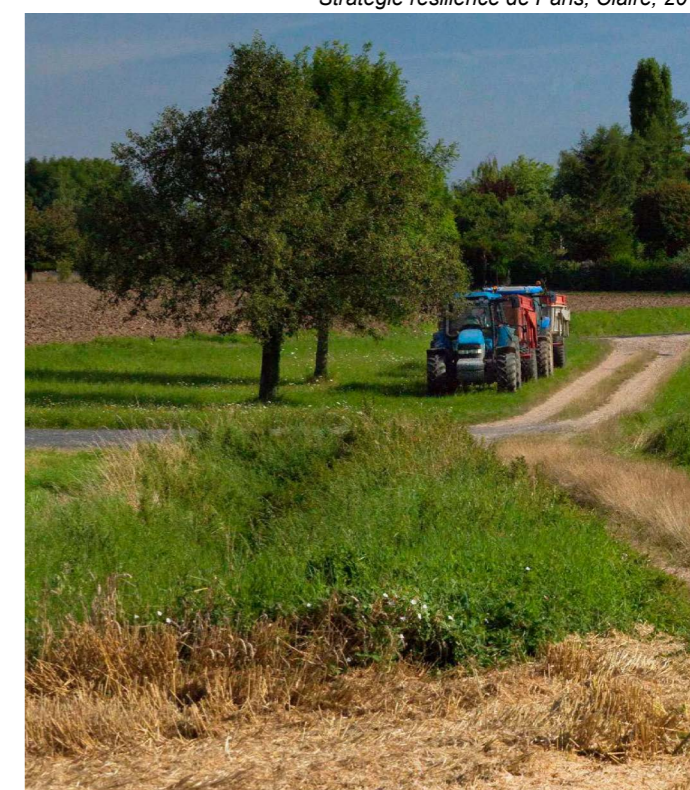


Songdo

Stratégie résilience de Paris, Claire, 2014



Songdo



Paniers distribués dans une AMAP



Une distribution Locavor, [korben.info](http://korben.info)



## L'ATTRACTIVITE, ECONOMIQUE ET CULTURELLE : POUR QUI, POURQUOI ?

« Je pose en principe un fait peu contestable, que l'homme est l'animal qui n'accepte pas simplement le donné naturel, qui le nie. Il change ainsi le monde extérieur naturel, il en tire des outils et des objets fabriqués qui composent un monde nouveau, le monde humain. »

Georges Bataille

Les lumières de la ville n'ont pas attendu la mondialisation pour attirer. Venise ou Lyon avant la découverte de l'Amérique, Paris ou New York un peu plus tard, Shanghai ou Mumbai aujourd'hui sont, parmi d'autres, des attracteurs économiques, financiers, culturels. Seul leur rang dans le classement a bougé. Comme à l'école ou dans la vie, la prospérité, le désir de puissance et le rayonnement sont des valeurs primordiales qui conditionnent les stratégies urbaines.

La découverte de l'Amérique date du XV<sup>ème</sup> siècle : les plus nombreux sur la planète désignent ainsi les terres que leurs aïeux ne connaissaient pas. Sur un continent, il est vrai, d'un seul tenant. Les indiens d'Amérique la connaissaient, eux, l'Amérique. La représentation à peu près réaliste de la planète, « Et pourtant, elle tourne », est de la même époque.

Cette résorption d'ignorance a bouleversé l'économie territoriale de l'Europe à la Chine en passant par l'Afrique. Sédimentation de l'histoire, enrichissements culturels, puis révolution industrielle nous ont amenés quelques siècles plus tard là où nous en sommes : à la mondialisation. Là où les actions des entreprises s'échangent au millionième de secondes, les mails, les sms, les visio conférences en temps réel et où l'usine du monde, à l'autre bout du monde, émet 11 des 40 milliards de tonnes équivalent CO2 qui nous menacent;

Les métropoles où se concentrent les activités, les richesses et les talents sont en concurrence entre elles, au sein de leur pays aussi bien que dans l'espace mondial. L'attractivité d'un territoire est le moyen de gagner dans cette compétition.

Selon l'Insee, l'attractivité repose sur la capacité du territoire à capter des ressources extérieures : définition sèche ou plutôt unidimensionnelle mais concise. A tort ou à raison l'attractivité s'entend d'abord comme économique. Tout le reste n'est que moyen pour y parvenir.

L'agence d'urbanisme de Rennes résume un échange entre Pierre Veltz et Klaus Kunzmann sur les moteurs de croissance des métropoles de demain :

*Dans un monde où les chaînes de valeurs sont fragmentées où la production manufacturière s'inscrit dans une logique « made in monde », la création de richesse est principalement concentrée sur les secteurs stratégiques amont de la conception et de l'innovation et aval des services et de la relation avec les usagers.*

*À ce titre, les métropoles bénéficiant d'un réseau d'universités, de laboratoires de recherche sur lesquels les entreprises peuvent s'appuyer comme d'un marché de consommation de taille conséquente, disposent d'un atout considérable.*

*La géographie nouvelle qui émerge de ces évolutions fait fi des distances et des coûts de transport.*

*C'est pourquoi, il importe d'être situé sur les hubs qui deviennent à l'échelle mondiale des nœuds stratégiques dans lesquels relations de confiance et multiplication des possibilités d'échanges sont des éléments essentiels du dynamisme économique, des « écosystèmes adhésifs plus coûteux à quitter pour les entreprises que de s'y développer ». Enfin, et l'exemple de Berlin le confirme, dans un contexte de concurrence entre territoires, il leur faut impérativement être attractifs vis-à-vis des actifs créatifs, être abordable financièrement « New ideas, old buildings » et leur offrir des aménités et un urbanisme susceptibles de créer une « envie de ville ».*

Alors s'agit-il juste de faire entrer en dedans ce qui était en dehors ? Visiblement non, ni pour Rennes ni pour Lille :

*La finalité de tous ces enjeux est de créer une attractivité partagée et profitable pour tout le monde, de bâtir une économie dans laquelle chacun puisse se retrouver, d'impulser un développement permettant à la population de trouver – ou de retrouver – un emploi dans son bassin de vie et enfin de garantir un cadre de vie agréable aux entreprises et aux habitants.*

*Ces ressources peuvent être des activités nouvelles ou des compétences professionnelles particulières (attractivité économique productive), tout comme des transferts de revenus interterritoriaux suscités par les navetteurs, les retraités ou les touristes (attractivité économique résidentielle). Cette approche exogène de l'attractivité repose sur l'hypothèse selon laquelle les forces exogènes attirées sur le territoire (entreprises, profils professionnels particuliers, investisseurs), grâce à leurs ressources propres qu'elles apportent avec elles (intégration dans les marchés, performance, capacité d'innovation, talents employés) pourront soutenir le développement local et accroître la compétitivité du territoire. Cette approche conduit les territoires à se livrer une concurrence pour attirer ces forces rares et limitées.*

*Face aux dangers inhérents à cette approche, l'économie territoriale pense et développe une approche endogène de l'attractivité. Celle-ci repose sur l'hypothèse selon laquelle le territoire peut se développer : en cultivant ses ressources propres (logique de distinction par rapport aux autres territoires) ; en mobilisant des agents économiques extérieurs en intégrant et en créant des réseaux basés sur l'échange et la circulation des savoirs plutôt qu'en les attirant sur place.*

*L'approche endogène de l'attractivité remplace la logique de concurrence par celle de coopération entre territoires à différentes échelles et valorise les ressources propres du territoire qui s'enrichissent au contact des autres selon le principe de fertilisation croisée. Le développement du territoire ne se fait pas uniquement à partir de ressources présentes sur place (par mobilisation des forces existantes ou attraction sur place d'agents économiques exogènes) mais aussi à partir des ressources accessibles à partir du territoire.*

La coopération n'est pas la concurrence ; la coopération-concurrence existe aussi mais l'attractivité s'élargit à la question pour quoi, pour qui.

*Cette proposition à faire du développement « territorial », qui ne se mesure pas en points de PIB ni en croissance d'un chiffre d'affaires mais par une hausse durable et soutenue du niveau de vie des populations.*

*De sorte qu'à n'insister que sur la manière dont on va faire du marketing territorial, dont on va se rendre attractif pour faire venir un investisseur de temps en temps, on est peut-être en train de négliger la dimension coopérative de l'économie. Et celle-ci consiste bien plutôt à renforcer des échanges, d'abord sur une base locale, pour être projeté dans des échelles de production à l'échelle mondiale.*

*En somme, en développant des politiques publiques ayant vocation à renforcer la coordination, les échanges et la fertilisation croisée il est assurément possible de faire valoir les atouts d'un territoire ; on fait du développement économique, on en fait aussi à travers des associations qui contribuent à la mise en réseau des acteurs économiques, à travers des administrations et des citoyens qui coopèrent à la fois localement et dans des échanges de longue portée.*

*Ce qui fait l'originalité d'un développement économique métropolitain, c'est que celui-ci ne se produit pas dans une économie endogène, mais bien en relation avec des territoires différents et complémentaires.*

Et Strasbourg de conclure :

*Ces conceptions de l'attractivité, l'une exogène, l'autre endogène, ne sont pas opposées mais complémentaires. Aussi, si pour aller plus loin, la nécessité d'appréhender l'attractivité comme étant d'une nature multidimensionnelle est acceptée, in fine, il apparaît important de souligner à quel point l'attractivité d'une métropole est éminemment politique, en ce sens qu'elle repose sur son aptitude à développer des stratégies et un système de gouvernance mettant en valeur ses atouts.*

## L'impact de la culture comme facteur décisif d'attractivité

Bilbao, en situation économique désespérée, a tout misé il y a plus de 20 ans sur l'équipement culturel, comme moyen. Ce que l'on a appelé l'effet Bilbao est resté dans les annales, comme l'archétype de la redynamisation d'un territoire grâce à un projet culturel. Le musée dessiné par Frank Gehry s'est positionné comme le moteur de la cité basque de 345 000 habitants.

«Avant, c'était une ville post-industrielle en décadence économique. La crise était forte, le taux de chômage important. La ville était sombre, grise. Je n'y avais jamais vu de touristes. Des chantiers, dont celui du musée, ont rendu la ville plus agréable.»\* « Personne ne croyait au projet. On estimait qu'il fallait mettre l'argent de la construction ailleurs. Son succès immédiat a été une surprise. Grâce à son activité, près de 7 000 emplois ont été créés et les retombées économiques sont estimées à plusieurs milliards d'euros. Bilbao a été revitalisée. Depuis, on en est fier car il a permis de faire connaître Bilbao au niveau mondial».\*\*



Hanovre. Crédits : Wikimedia

### L'exemple d'Hanovre

La fusion des départements environnement et économie, en 2005, constitue une innovation institutionnelle sans précédent en Europe. Ce nouveau département a la capacité de mener conjointement une politique de développement économique, une politique foncière et de gestion des bâtiments municipaux, une politique environnementale, énergétique et de gestion des espaces verts. Il exerce également avec la région un contrôle sur les agences de développement économique de développement touristique et de gestion des déchets ainsi que sur le fournisseur régional d'énergie. La municipalité s'est ainsi dotée d'un instrument puissant l'autorisant à mener nombre d'actions innovantes et ambitieuses simultanément en matière de développement économique local et de développement durable.\*

\* L'agence de développement et d'urbanisme de Mille Métropole : Séminaire 1; 15 Octobre 2015, Quels leviers pour renforcer l'attractivité de la métropole lilloise ? Attractivité économique, p. 33

D'une façon ou d'une autre, chacun à son niveau cherche la configuration d'autres possibles, contribue à l'écriture d'une nouvelle page de notre histoire, immergé dans une communauté d'être humains dotée de traditions, de lois, d'une langue, d'une religion, d'habitus\*\*\*. Et se forge et forge des représentations du monde tout au long de sa vie ; certains créatifs, artistes, s'inscrivent dans la mémoire, dans la matière, comme pour survivre.

La culture ne se limite évidemment pas à ce que l'on appelle d'ordinaire les « retombées » sur l'économie, mais elle participe de façon significative à générer de l'attractivité mondiale.

La France, pour distinguer la culture proprement dite de l'économie de la culture, emploie l'expression : l'exception culturelle ; notion qui recouvre l'ensemble des solutions adoptées pour défendre la diversité culturelle, sa spécificité.

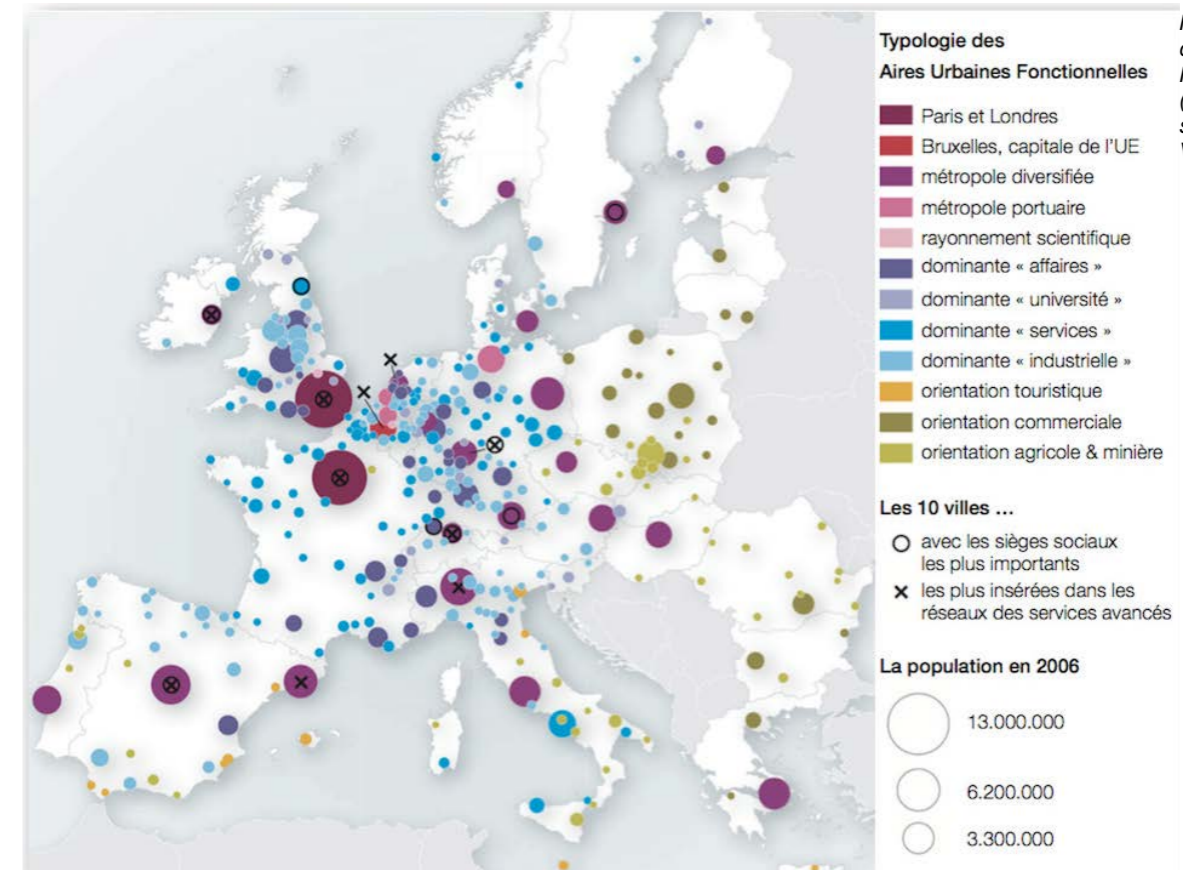
Les arts, les lettres, les sciences, les modes de vie, les lois, les systèmes de valeurs, les traditions et les croyances, ce qui constitue la culture, la diversité culturelle, font sens. La culture attire parce qu'elle enrichit. Le bouillon de culture des métropoles en est le lieu de concentration le plus fréquenté.

Ce que l'on appelle la culture qui se constitue ainsi, peut unir, diviser, exclure, enrichir, dominer ou émanciper, rejeter ou attirer, les lieux de culture attirent comme des aimants le fer. On prête à Jean Monnet, père fondateur de l'Europe, cette formule : « Si c'était à refaire, je commencerais par la culture ». Et vous ?

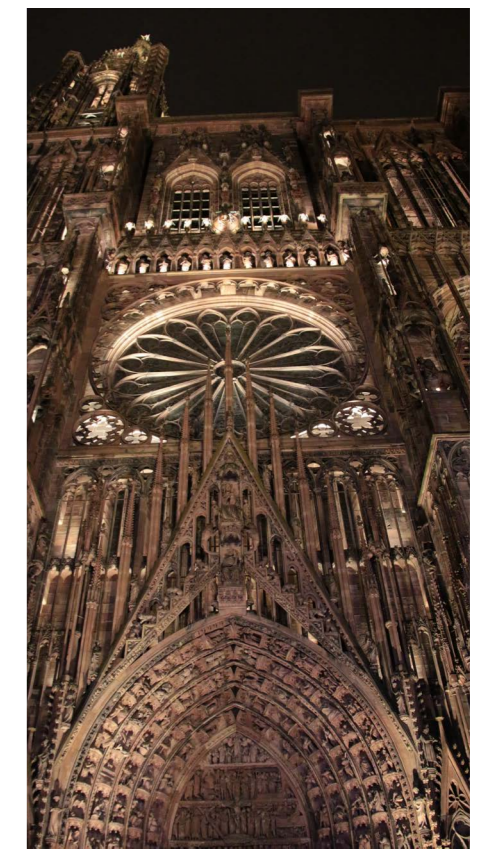
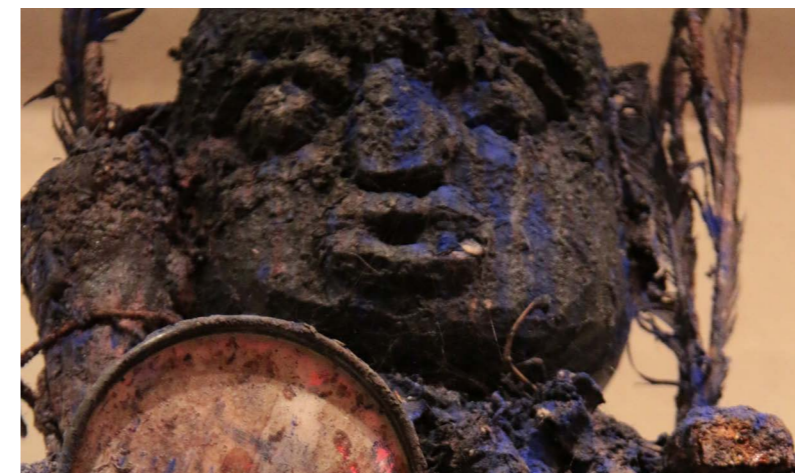
\* Interview de Begoña Martínez Goyenaga, conservatrice du musée Guggenheim à Bilbao, *Journal Ouest-France*, Octobre 2017

\*\* Interview de Rogelio Díez, responsable de la maintenance du musée, Guggenheim à Bilbao, *Journal Ouest-France*, Octobre 2017

\*\*\* disposition, façon d'être héritée de notre inscription dans un groupe, un milieu



Halbert et al., 2012, carte réalisée par Rémy Yver, adaptée (sièges sociaux et services avancés) par C. Vandermotten



Photos : Jean-Michel Vincent

## LES INITIATIVES INDIVIDUELLES ET COLLECTIVES : UN VIVIER D'INNOVATION ET UNE SOURCE D'INSPIRATION POUR LES POLITIQUES PUBLIQUES

### Plus participative et engagée

Les différentes initiatives citées précédemment montrent que le numérique a généré, en outre, un mouvement de coopération citoyenne. Il a permis d'envisager qu'un plus grand nombre de situations de la vie urbaine quotidienne puissent être gérées sur une base participative, par des groupes de quartiers autonomes, en réseau les uns avec les autres à l'échelle de la ville.

Le rapport à l'espace public s'en trouve également renouvelé. Les réseaux sociaux et la connectivité modifie la façon de vivre la ville, de se réunir et de penser la vie en commun. La ville apparaît plus à disposition, elle est aussi de plus en plus aisément détournée de son projet initial, grâce à l'organisation d'événements non préparés ou contrôlés : rassemblements politiques, citoyens ou purs divertissements.

Les grands mouvements populaires que le monde a connu au cours de ces dernières années, printemps arabes, grèves des étudiants à Hong Kong, Nuit debout à Paris ont bénéficié des réseaux sociaux pour démultiplier leur effet et leur visibilité.

Par la magie des smartphones, les citoyens ont pu se rassembler, s'informer et décrire au monde, en temps réel la situation dans ces villes.

### La place pour les initiatives citoyennes

Le constat est donc sans appel, des milliers de nouveaux usages sont apparus et apparaissent chaque jour. Nos modes de vies se transforment en accéléré depuis une génération. Les métropolitains composent avec de multiples expériences, de nouveaux rythmes de vie qui sont liés aux pratiques quotidiennes de l'habitat, du travail, des loisirs et des déplacements.

Les citoyens innovent, créent, interagissent dans de nombreux domaines et dans différents lieux. Les réseaux sociaux, la connectivité, le regroupement en association, offrent un rapport renouvelé à l'espace public, à la façon de vivre la ville, de se réunir, de se nourrir et de penser la vie en commun. Face aux risques de saturation et à la question de la supportabilité des métropoles, un élan d'innovations sociales et solidaires se développe et structure d'une autre manière le territoire de la métropole.

En illustration de ces propos, le festival de très court métrage Mégacities shortdocs invite les citoyens à mettre en lumière leurs solutions locales inspirantes face aux défis que représentent les métropoles. Par sa projection dans les plus grandes métropoles mondiales, le festival lie le local et le global en partant des habitants\*

En prenant l'usage comme point de départ, c'est l'appréhension des modes de vie, des pratiques et des attitudes qui interrogent et dessinent le modèle de développement de la métropole de demain. Un modèle diversifié, singulier et collectif qui touche à la fois aux pratiques de consommation de biens matériels et culturels, aux usages de l'espace et du temps, aux modes de travailler, et d'habiter, etc. ...

\* <http://megacities-shortdocs.org/>

### Partir des usages pour repenser la métropole

Il ne s'agit donc plus seulement de dessiner un schéma directeur, mais plutôt de réfléchir à une méthode de développement qui supporte l'épreuve du temps et qui accompagne les transitions et adaptations nécessitées par l'accélération des mutations climatiques, économiques, technologiques, sociales et culturelles.

Nous proposons de partir des usages existants, des modes de vie, de consommer et de travailler émergents pour (re)mettre en mouvement des territoires.

En Allemagne, les IBA (Biennales Internationales d'Architectures) poursuivent ces objectifs. D'abord territoriales, elles concernent de plus en plus la vie quotidienne. Elles ne sont ni une démonstration de force ni un concours de beauté. Les IBA semblent souvent avoir la capacité de capter l'esprit d'un moment, d'embrasser des préoccupations partagées. L'analyse des usages en relation avec les territoires et avec le contexte économique et écologique permet de déduire des actions en relation avec la diversité des populations. Cette façon de faire, invite au voyage, au déplacement du regard...\*

\*Antoine Loubière et Morgan Poulizac, *Hambourg à l'heure de l'IBA, Revue Urbanisme, Automne 2013*

### Vers une standardisation implicite des modes de vies dans la métropole ?

A l'inverse, depuis quelques années, une nouvelle forme de consultation rythme le développement des métropoles françaises. Outre leur ambition globale d'innovation, les appels à projets représentent surtout une expérimentation par l'autorité publique d'une forme renouvelée d'appel au secteur privé.

Les villes centres concentrent ainsi les attributs du pouvoir, le projet urbain et l'œuvre architecturale font office d'outils de valorisation et assurent la mutation économique et la régénération symbolique de la ville. On assiste à une standardisation de la métropole, des usages et des modes de vies.

Trois critiques majoritaires sont émises : la sélectivité spatiale, la sélectivité sociale et l'absence de solution à la menace climatique. Les espaces centraux jouent le rôle de vitrines des métropoles, non-inclusive, où la privatisation de l'espace public tend à devenir une norme...

Le développement des nouvelles technologies commence à modifier en profondeur le fonctionnement des autorités publiques en incitant les gouvernants à beaucoup plus associer les citoyens aux décisions locales, au-delà des traditionnels rendez-vous électoraux. Les citoyens connectés veulent aussi être acteurs et non plus simples spectateurs.

L'articulation des échelles apparaît incontournable, une vision partagée tout autant. De même qu'apparaît incontournable la construction d'une démarche qui organise la convergence des initiatives.

Image extraite du site Internet de Nuit Debout, mouvement citoyen entamé en 2016



Dans un univers gouverné par les images, la tentation de l'objet, l'hédonisme, l'individualisme de la classe moyenne mondiale, la publicité et le marché, le fossé entre les préoccupations au quotidien et les enjeux majeurs est patent. Il y a là une question lancinante caractérisée par cette phrase d'un président de la république française : « la maison brûle et nous regardons ailleurs ». Comment y répondre ? La vie d'abord ? Quelle vie ? Où ? Et que faut-il changer, à temps ? Le numérique bouleverse nos vies, nos relations familiales, amicales, professionnelles. Le virtuel répond à nos envies d'ubiquité, de vivre plus, plusieurs vies, de nous enrichir d'un coup de baguette magique. Tandis que notre réalité est chaque jour plus prisonnière de systèmes intrusifs dans notre vie privée contre une gratuité qui commande nos décisions. « Si c'est gratuit c'est que vous êtes le produit ». Mais la tentation est la plus forte.

La géolocalisation est si pratique. La commande par internet si économique, l'ubérisation si confortable, les réseaux sociaux si magiques. Moi d'abord, dans l'instant. Que les autres s'occupent du reste. Vu de la raison, -si peu ludique-, sans mise en évidence concrète de ces enjeux, ce bouillonnement d'appels et d'initiatives a toutes chances de ne pas converger sur les solutions qui permettent d'y répondre. D'autant moins que les gouvernements des territoires, -quel ennui-, ne sont pas cohérents avec le métabolisme qu'il s'agit de changer. L'articulation des échelles apparaît incontournable. Une vision partagée l'est tout autant. Les citoyens, mais aussi les gouvernements des territoires, ne sont pas toujours cohérents avec le métabolisme qu'il s'agit de changer. Mais chemin faisant, le développement des nouvelles technologies modifie en profondeur le fonctionnement des autorités publiques en incitant les gouvernants à beaucoup plus associer les citoyens aux décisions locales.

Face à des métropoles ouvertes aux innovations citoyennes spontanées, comment fait-on la ville ?

Pour avancer sur ce chemin de la collaboration entre institutions publiques et société civile, il existe déjà de nombreuses initiatives prises par des villes en faveur de l'écoute directe de leurs concitoyens. Il incombe d'abord à la puissance publique (nationale et territoriale) de mettre à profit le numérique pour être à l'origine d'une véritable révolution culturelle portée à la fois par la culture de l'innovation ouverte, la reconsidération de ses modes d'intervention, et de son rapport aux usagers.

#### Le train-climat en France

En ce sens, lors d'une des premières rencontres du train climat qui va sillonner la France, le plan climat de la ville de Paris, adopté à l'unanimité, a été salué par le président de Climate Change pour l'intelligence collective qu'il a construit au cœur de la métropole. Un premier pas qui compte, qui en appelle d'autres sur les autres territoires moins riches en ressources.

Mais au delà de la raison ?

L'imaginaire ? Les émotions ? Les désirs ?

La VIE dans les métropoles constitue le point de départ de la réflexion proposée par les Ateliers : la vie, les vies dans la métropole de demain. La session 2018 s'intéressera particulièrement aux initiatives, aux expérimentations et à la créativité de la jeune génération, au regard multiculturel qu'elle porte sur la métropolisation, les évolutions et les ruptures qui l'accompagnent ou l'impactent. Cette production est attendue, pour le regard qu'elle porte aujourd'hui et le devenir qu'elle voit se dessiner.

## QUEL DEVENIR POUR LA VIE DANS LA METROPOLE PARISIENNE DANS LES 10, 20, 30 ANS ?

### PARIS : UNE VILLE, UNE METROPOLE, UNE REGION, UN BASSIN DE VIE

Paris est une ville icône : la Seine, la Tour Eiffel, la capitale de la France, la ville la plus visitée du monde...

Paris, c'est également une ville compacte à la superficie restreinte, -100 km<sup>2</sup>-, une très grande densité de population, -22 000 habitants au km<sup>2</sup>-, et une plus grande densité urbaine encore, -38 000 habitants plus emploi au km<sup>2</sup>-, un réseau de transport ultra performant mais vieillissant, une organisation radio concentrique contenue par le périphérique, un accès au logement de plus en plus difficile, une flambée des prix du foncier...

Face à cette situation de nombreux parisiens soit désertent la ville pour aller vivre à la campagne, à 45 minutes voire une heure trente de leurs lieux de travail, soit s'organisent pour avoir une double résidence et un rythme de vie adapté.

### La métropole du Grand Paris et la région capitale : atouts et capacités à agir

Paris est aujourd'hui indissociable de la métropole du Grand Paris. Initié en 2007, le projet du grand Paris a pour ambition de transformer l'agglomération parisienne en une grande métropole du 21<sup>e</sup> siècle, à même d'assurer son rang dans la compétition des mégapoles internationales.

La métropole du Grand Paris, dans sa limite administrative actuelle est une entité de 760 km<sup>2</sup>, 8 fois plus grande que Paris. Elle comprend 7 millions d'habitants et plus de 3 millions d'emplois, bientôt desservis par un nouveau métro automatique de 200 km qui ceinture Paris dans le tissu des banlieues proches existantes.

Cette limite coupe l'urbanisation et la région en deux : au-delà de cette métropole se trouvent cinq villes nouvelles, deux aéroports internationaux, Paris Saclay qui concentre le quart de la recherche française, des zones urbaines intermédiaires, de grandes forêts, des Parc Naturels Régionaux, de grandes zones agricoles et surtout encore 5 millions d'habitants et 2 millions d'emplois.

Localement, la Région Capitale qui additionne ces deux moitiés compte 12 000 km<sup>2</sup>, 12 millions d'habitants et plus de 5 millions d'emplois. Elle dispose d'un espace géographique immense, occupé à moitié par l'agriculture et au quart par les forêts et les eaux. Elle possède ainsi des atouts considérables en matière de Parcs Naturels, de paysages de grandes qualités, de sites historiques, de réseaux de Villes anciennement constituées. Ces qualités d'identités se trouvent de plus en plus impactées par la croissance exponentielle de la masse urbaine. L'agglomération de la métropole s'étale par le développement d'anneaux successifs sans compromis intelligibles entre espaces bâtis et espaces de nature.

De ce point de vue, la métropole parisienne a une histoire récente en 3 temps : figée dans l'après-guerre 39-45 par la vision d'un Paris dévorant toute la croissance du pays, enfermée dans un équipement exclusif de la ville centre, elle reprend conscience dans les années 60 d'une dynamique qui ne supporte pas l'enfermement derrière des murs fussent-ils administratifs pour être canalisée. C'est le temps des villes nouvelles, du RER et de l'aéroport international de Roissy, puis du TGV, d'un équipement spatialement organisé, polycentrique, d'un développement canalisé sur le très long terme, apte à accueillir jusqu'à 16 millions d'habitants.

Au début des années 2000, le 3<sup>ème</sup> temps ressemble à un retour de balancier : le réseau Grand Paris Express porte bien son nom, centré sur un réseau concentrique, une sorte d'extension du réseau du métro qui ignore, en l'état, les villes nouvelles, l'aéroport de Roissy, la maille des gares TGV et la deuxième couronne en général : presque la moitié de ses habitants. Et demain peut-être plus si certaines lignes sont repoussées à plus tard.

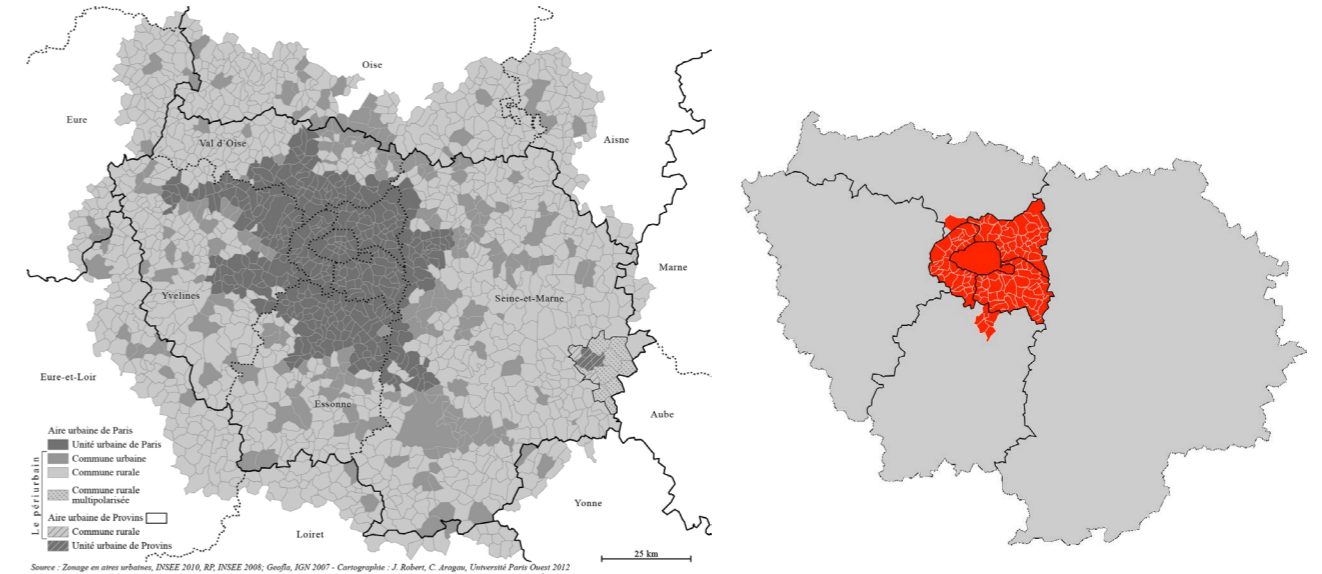
## Le bassin de vie parisien et les régions voisines : complémentarité ou concurrence ?

Paris, c'est également un bassin de vie qui déborde très largement des limites administratives d'une région capitale de 100 km par 100 km. Les migrations alternantes entre logements et emplois orientées vers la zone agglomérée francilienne, avoisinent les 370 000 déplacements/jour depuis les régions voisines.

Les régions voisines (dans un rayon de 100km) dépassent 2,2 millions d'habitants et 4 millions d'habitants si l'on déborde de 100 km supplémentaire. Elles sont desservies par des réseaux autoroutiers et par des lignes ferrées de trains à grandes vitesses qui font que certaines grandes villes sont à moins d'une heure de Paris.

La notion de communauté de destin entre la région capitale et ces régions voisines existe de plus en plus. On assiste à la mise en place de coopération et de solidarité entre ville centre et hinterland, notamment au niveau environnemental et numérique.

Dans sa stratégie de résilience, la ville de Paris, au cœur du territoire, ouvre la perspective d'une coopération avec les autres territoires dans l'objectif d'engager les transitions, d'un pacte territorial avec les municipalités périurbaines et rurales, autour d'intérêt communs et d'actions partenariales.



Aire urbaine étendue de Paris avec communes urbaines (gris clair) et communes rurales (gris foncé), INSEE 2010

Périmètre de la Métropole du Grand Paris dans l'Île-de-France, Wikipédia

## ATTRACTIVITE : COMMENT CONSERVER L'ATTRACTIVITE DE LA METROPOLE ? ECONOMIQUEMENT ET SOCIALEMENT ?

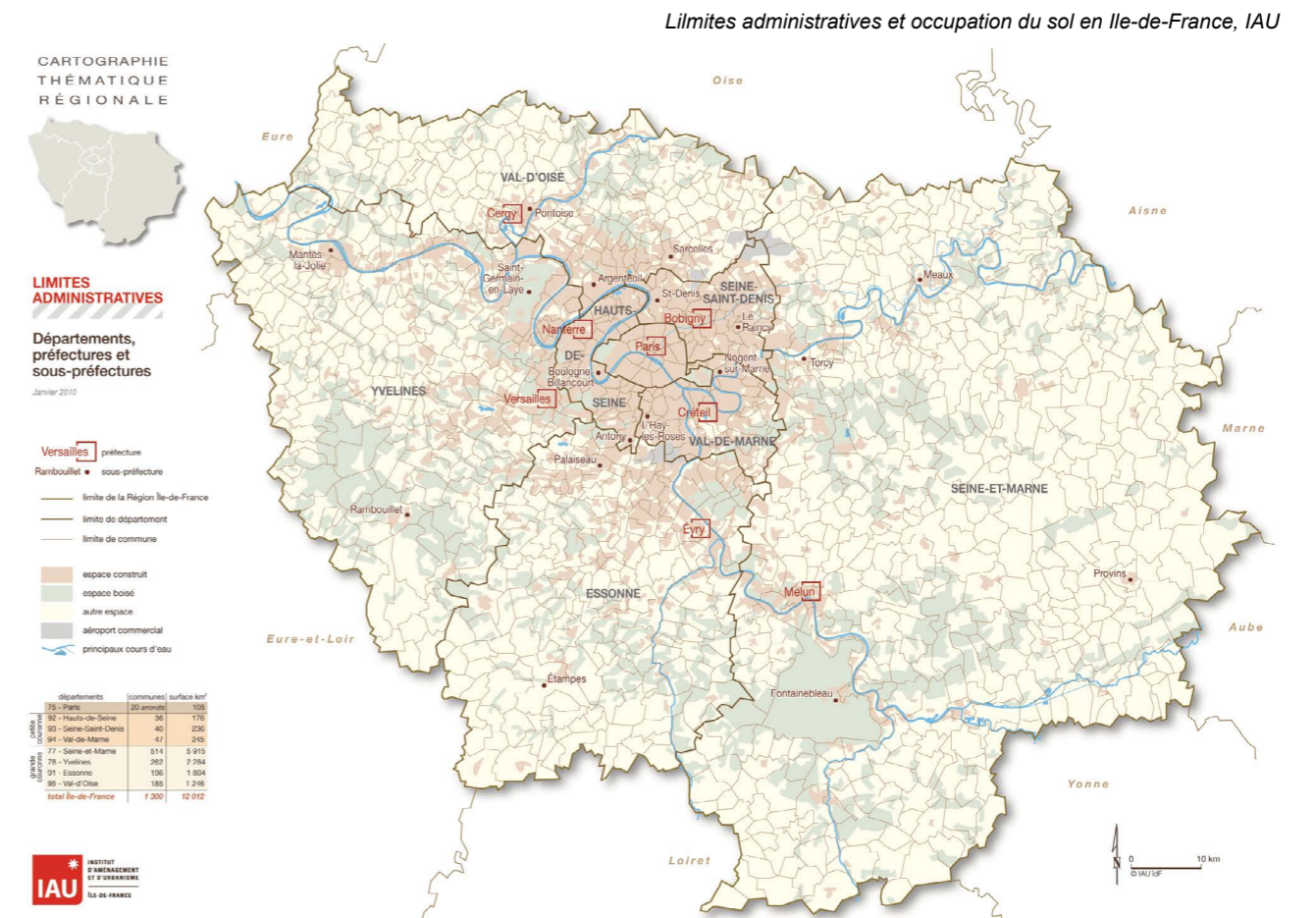
### Un territoire économique attractif et diversifié qui doit muter et accompagner la mutation des filières et des modes de vies

Premier bassin d'emploi en Europe, la région Île-de-France pèse à elle seule 4% du produit intérieur brut européen, devant le Grand Londres et la Lombardie. Comme d'autres métropoles mondiales - Londres, New York, Tokyo, Los Angeles, la région Île-de-France se distingue par une progression des activités de services à haute valeur ajoutée et des emplois de cadres et de fonctions supérieures. Néanmoins, ces derniers se sont réalisés au détriment des emplois moins qualifiés et des activités à moins forte valeur ajoutée dont le dynamisme a été repoussé sur les espaces périphériques.

La pression foncière accroît ce phénomène de spécialisation des espaces. Il est de plus en plus complexe de disposer de locaux adaptés à coûts maîtrisés en zone centrale. Cet état de fait pousse les entreprises présentes à s'éloigner et contribue à l'étalement urbain pourtant dénoncé par les pouvoirs publics plaçant la notion de « ville durable ».

Le bon fonctionnement des territoires dépend pourtant de leur capacité à maintenir à long terme, au plus près des besoins des utilisateurs les fonctions essentielles à son activité. La préservation des services de proximité et activités urbaines mais aussi rurale est indispensable au bon fonctionnement de la métropole et à la qualité de vie des habitants.

Comment assurer l'essor économique local, l'efficacité du transport des marchandises et la cohabitation avec les transports des voyageurs ? Comment accompagner les nouveaux comportements et les innovations actuelles et futures : e-commerce, déterritorialisation, télétravail, tiers-lieux, start-ups ?





Vues aériennes de Paris



Saint-Prix, Val d'Oise



Confluence de la Seine et de l'Oise, à Conflans



Vue panoramique de Paris, Drone Corp



Coulommiers, Seine-et-Marne



Vue de la Tour Hertzienne TDF Romainville, aux Lilas

Cartes de Paris : carte de l'Etat-Major (1820-1866), photographie aérienne, IGN



## Vers une métropole inclusive

L'Île-de-France se trouve confrontée depuis de nombreuses années à plusieurs phénomènes qui questionnent autant le vivre ensemble que l'adaptabilité aux changements. Les territoires franciliens se sont développés en générant de l'exode urbain positif (choix assumé) ou négatif (choix contraint). L'éloignement obligé peut accentuer les inégalités d'accès aux services, augmenter les fractures entre quartiers riches et pauvres, provoquer la discrimination par le lieu de résidence, avec un déficit qui s'accroît entre les besoins et l'offre disponible.

Cette accentuation des inégalités s'inscrit à différents niveaux : dans la répartition démographique au sein de la métropole (qui témoigne d'une ségrégation socio-spatiale, y compris en son cœur), dans l'accès à la mobilité, au logement, aux services et aux équipements, mais aussi dans l'accès à l'emploi, aux institutions (l'école, la santé).

Comment le modèle métropolitain de demain, interrogera la relation de l'habitat et de la mobilité ? Comment intégrera-t-il les populations les plus démunies ? L'accès à la santé ? À la culture ? Aux loisirs ? Et au vivre ensemble dans la ville ?

## QUELS SCENARIOS SPATIAUX POUR DEMAIN ?

A l'image des métropoles mondiales, l'échelle de la métropole Parisienne est en question. Sur tous les continents, les métropoles abritent une part de plus en plus importante des populations. Les villes déjà sursaturées aujourd'hui vont accueillir, d'ici à 2050, 80% de la population totale de notre planète.

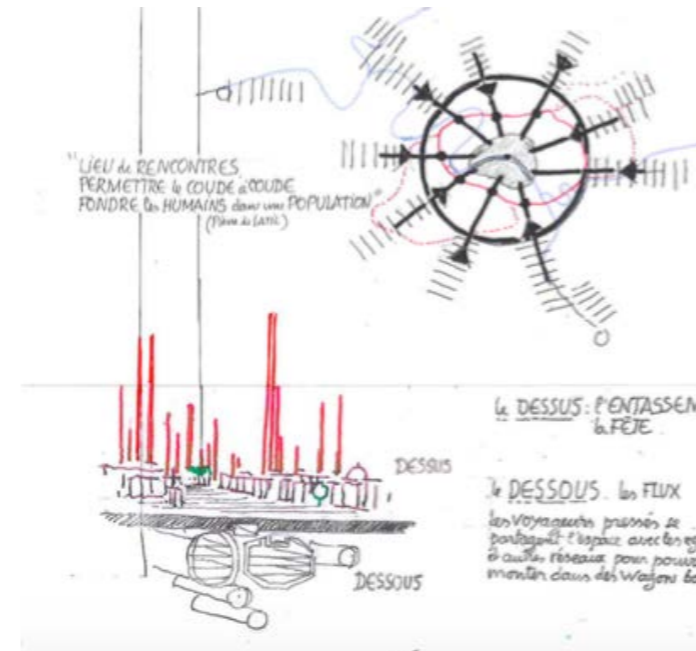
Quels leviers doit-on enclencher pour assurer une évolution qualitative de la vie des métropolitains ?

Une région capitale élargie ? Desserrer l'étau parisien ? S'appuyer sur plusieurs centres, profiter des villes périphériques, de leurs notoriétés, leurs identités, leurs cadres de vie et leurs équipements ? Des flux intensifiés pour favoriser une dynamique métropolitaine ? Ménager un bon équilibre à des échelles élargies entre rural et urbain ?

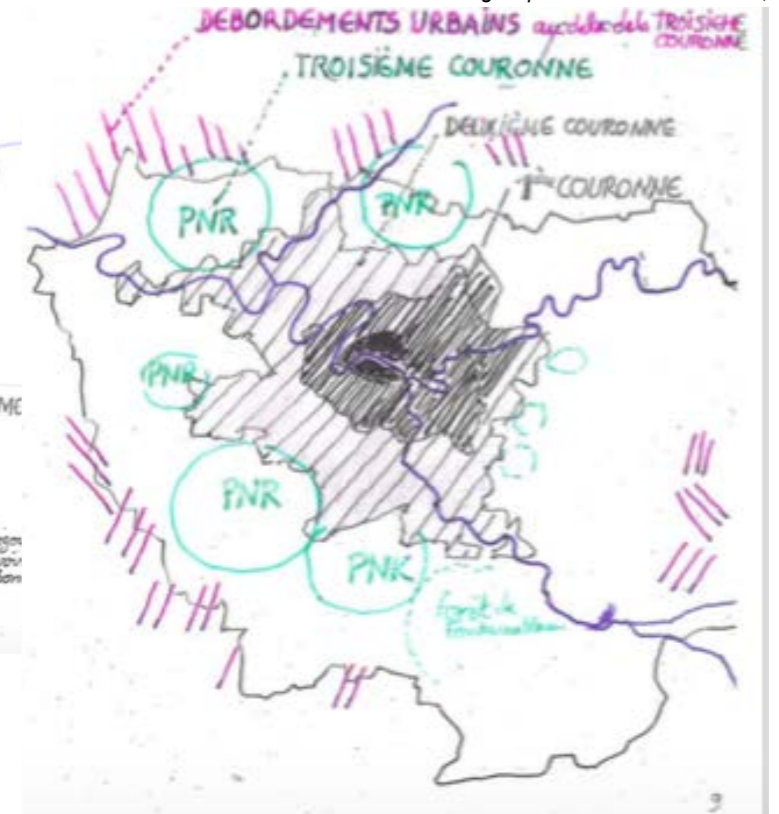
De nombreuses pistes de réflexion sont donc possibles :

- La ville métropole élargie à deux ou trois heures du centre
- La ville monde
- La Vallée de la Seine-Paris ville portuaire
- Un conglomérat de Métropoles millionnaires...

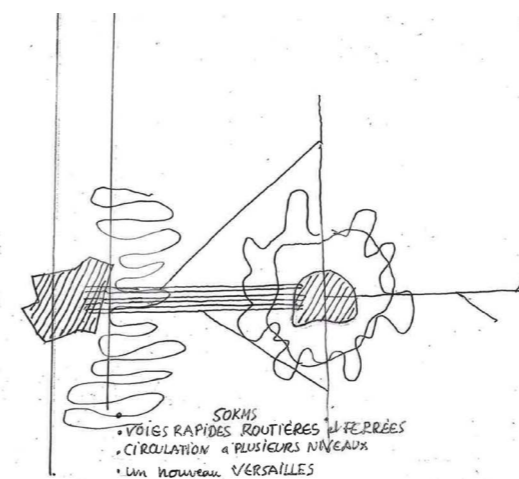
Scénarios spatiaux: «la ville compacte»



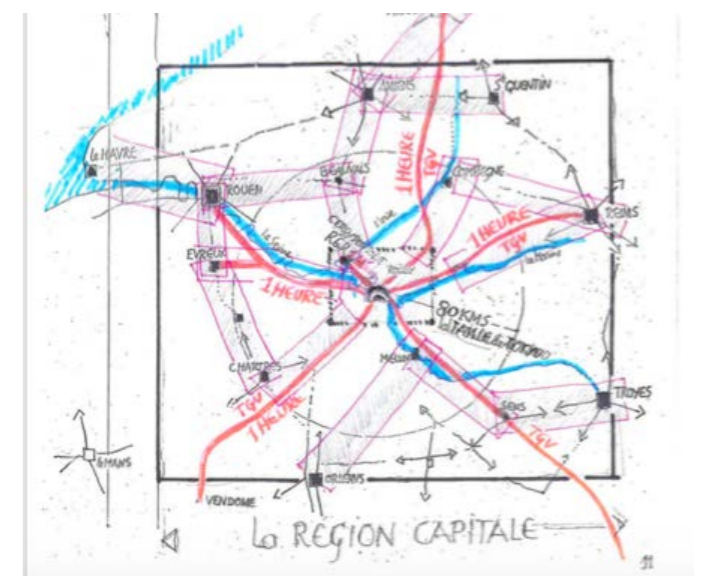
«La région par anneaux successifs»,



«La ville des architectes»



«La métropole à une autre échelle»





## QUELS ENJEUX CRUCIAUX ?

Ces mutations et ruptures représentent autant d'enjeux cruciaux et de défis inédits à relever dès à présent. A court terme, il en va de la qualité de vie des habitants des grandes villes, à long terme c'est de la survie d'une partie de l'humanité, de nos civilisations telles que nous les connaissons dont nous parlons

Comment vivrons-nous dans les métropoles du 21ème siècle ?

Comment transformer ces menaces en leviers d'actions ? C'est la question qui est posée.

A contrario, comment vivrons-nous dans les métropoles du XXIème siècle ?

Où et comment vivrez-vous, vous et vos enfants dans un monde à la fois de plus en plus urbanisé, écologique et connecté ?

Quelles vies se profilent dans les grandes métropoles, et les campagnes qui les nourrissent? Comment élaborer et mettre en œuvre un projet de vie à grande échelle qui soit soutenable et acceptable par tous, ce qui suppose une organisation pensée à toutes les échelles, globale et locale?

Autrement dit, comment passer d'une vision schématique et institutionnelle du développement métropolitain à la mise en place d'un véritable écosystème humain?

En abordant la question par la vie, les modes de vie, et les usages, comment conjuguer, dans le temps long et sur un territoire à très grande échelle, urbain et rural, durabilité et capacité d'évolution, équilibre, proximité et global, individuel et collectif ?

Telles sont quelques-unes des questions qui sont posées pour le 36ème ateliers francilien de maîtrise d'œuvre urbaine dont le titre est volontairement orienté sur la vie dans les métropoles au 21ème siècle.



SEMVR, Union, Tossée



Lorie Elies, Stratégie de résilience de Paris



Sophie Robichon, Mairie de Paris



SEMVR, Union, Kipsta

Jean-Baptiste Gurliat Mairie de Paris



Lebonbon.fr

## CONCLUSION EN QUESTIONS

### COMMENT CARACTÉRISER LES MÉTROPOLIS ?

La métropolisation est-elle un modèle en expansion, porteur ou un modèle dépassé ?

Où et comment vivrons-nous dans un monde à la fois de plus en plus urbanisé, écologique et connecté ? Comment fera-t-on la ville ?

Quel modèle de développement pour quels modes de vie dans les métropoles ? Pour quelles échelles de territoire ?

Comment conjuguer les différentes échelles spatio-temporelles pour permettre des projets de vie soutenables pour tous ?

Comment équilibrer la répartition des espaces bâtis et des espaces naturels au sein des métropoles ? Comment préserver les notions attachées à la qualité de vie, individuelle et collective: le bien-être et la santé, l'eau et l'air purs pour tous; une vie épanouie et conviviale où la beauté, la poésie et le plaisir aient droit de cité?

Comment interroger l'espace-temps métropolitain lié aux pratiques quotidiennes de l'habitat, du travail, des loisirs et des déplacements ?

Quelle place pour l'esthétisme ? Quelle place demain pour la productivité, vitesse, consommation, réseaux invisibles, l'inclusion, la lisibilité et à la beauté ?

### QUELLES ACTIONS FACE À L'URGENCE DU CHANGEMENT CLIMATIQUE ?

Comment transformer la menace du climat en leviers d'actions ? Comment ces évolutions vont-elles impacter l'aménagement durable des métropoles ?

Comment la métropole durable et innovante pourrait-elle se réconcilier avec la nature ? Comment produire au plus près des lieux où se concentrent les habitants des villes ?

Comment élaborer et mettre en œuvre un projet de vie à grande échelle qui soit soutenable et acceptable par tous, ce qui suppose une organisation pensée à toutes les échelles, globale et locale?

### QUELLE ATTRACTIVITÉ POUR LES MÉTROPOLIS, POUR QUI, ET FACE À QUI ?

Quelle place à l'attractivité culturelle de la métropole ? Quel rôle de la culture dans le dialogue et la solidarité entre les différentes échelles ?

Comment l'innovation peut-elle s'appuyer sur l'initiative individuelle et collective ?

### COMMENT ACCOMPAGNER LA MONTÉE EN PUISSANCE DE LA VILLE CONNECTÉE ?

Comment penser la vie urbaine et l'aménagement urbain avec les voitures autonomes, les autoroutes intelligentes, le télétravail, la e-santé, les objets et habitats connectés ?

Quelles conséquences les véhicules partagés, les bureaux partagés, le travail délocalisé, etc... auront-ils sur nos espaces publics de demain, sur la mobilité ? Comment concevoir l'espace en prenant en compte leurs flexibilités ?

Comment favoriser les nouveaux usages possibles de la ville initiés par le numérique ? Quel impact sur notre façon de vivre la ville au quotidien ?

Comment vont évoluer toutes les pratiques qui naissent, s'installent ou se cherchent aujourd'hui, face aux innovations technologiques en gestation pour demain ?

### LA MÉTROPOLIS DU FUTUR, VILLE MONDIALE CONNECTÉE, SERA-T-ELLE AUSSI CELLE DE LA PROXIMITÉ ET DU PARTAGE ?

Comment redonner sa place à la vie de proximité dans la métropole, face à une mobilité repensée et redéployée, face à la confusion des lieux entre habitat et travail, au du travail à distance et délocalisé, ... ? Quels services, quels aménagements ?

Comment le modèle métropolitain de demain, interrogera la relation de l'habitat et de la mobilité ? Comment intégrera-t-il les populations les plus démunies ? L'accès à la santé ? À la culture ? Aux loisirs ? Et au vivre ensemble dans la ville ?

Les métropoles d'aujourd'hui et de demain tendront-elles vers un modèle plus collaboratif et plus participatif ?

Comment passer d'une vision schématique et institutionnelle du développement métropolitain à la mise en place d'un véritable écosystème humain ? Comment veillerons-nous à ce que le numérique ne soit qu'un moyen et non une fin ?

### QUEL DEVENIR POUR LA VIE DANS LA MÉTROPOLIS PARISIENNE DANS DES ÉCHELLES DE TEMPS MOYEN ET LONG TERME ?

Quels seront nos nouveaux repères géographiques au sein de la métropole ? Quel équilibre se profilera entre les espaces urbains et ruraux ? Quelles complémentarités entre la ville-centre, les territoires périphériques et les territoires interrégionaux ?

Comment la région capitale va-t-elle absorber dans l'avenir la croissance, la diversité des populations et des flux et les besoins fonciers que cela génère ? Comment prendre en compte les nouveaux modes de vie et de travail ? Comment répondre au besoin d'espaces de production agricole ?

Quelles interfaces entre les différentes couronnes du territoire francilien ? Quels impacts auront les sauts territoriaux induits par la ceinture verte des parcs naturels régionaux ? Quels scénarios spatiaux envisagés ?

Comment vivra-t-on dans les métropoles du futur ?

***Au bout, le temps d'un atelier, le monde vous appartiendra ; puis vous y vivrez, le reste de votre âge.***

## UNE DEMARCHE POUR UN ATELIER EXCEPTIONNEL

L'atelier 2018 est exceptionnel, par son sujet, par les enjeux qu'il soulève, par l'ensemble des disciplines à mobiliser et par la mobilisation de nombreux acteurs tout au long du processus. Les points de rencontres et de débats seront donc essentiels. Un séminaire de lancement a donc eu lieu le 25 septembre 2017, rassemblant experts internationaux et acteurs pour poser les premières questions transversales.

Le 12 Avril, un séminaire de travail aura pour objet de finaliser les questions afin d'aider les participants à traiter le sujet durant la session. Des « soirées métropolitaines » accueillant des intervenants clés s'articuleront autour de 4 grands thèmes : transition écologique et solidaire, les nouveaux rapports habitat-travail, la révolution numérique au service de l'intelligence collective, attractivité métropolitaine et attractivité culturelle.

Dates des soirées métropolitaines 2018 : 8 février, 8 Mars, 17 Mai, 21 Juin.

Pour chacune de ces soirées et pour le séminaire, un cahier thématique sera publié afin de restituer l'essentiel des échanges et de la réflexion. Ainsi vous serez dans le sujet, dès votre recrutement au début 2018, afin que vos idées puissent mûrir avant la session de septembre. Une plateforme sur notre site Internet sera consacrée aux échanges avec les participants.

Le Cahier N°1, en ligne sur le site des Ateliers ou envoyé sur demande, est une première pierre de l'édifice, avec cette boussole pour le chemin à parcourir : la qualité de vie.

## COMMENT POSTULER ?

L'atelier est ouvert aux jeunes professionnels et aux étudiants de niveau master minimum **de toutes nationalités et toutes disciplines** (urbanisme, design, architecture, géographie, ingénierie, photographie, sociologie, économie, paysagisme, éco-logie, arts, communication...). 21 participants travailleront en trois équipes pluridisciplinaires et internationales, encadrées par des professionnels.

### Lieu et date

L'atelier se déroulera du 3 au 28 Septembre 2018, à Cergy-Pontoise, Ile-de-France.

### Demande d'information et/ou de documentation

lavie@ateliers.org

### Préparer sa candidature

Consulter le [cahier N°1 de l'atelier](#), découvrez [l'affiche](#) et envoyez le document sujet de l'atelier et la fiche d'inscription disponibles sur le site ateliers.org.

Envoyez le dossier de candidature à envoyer au plus tard le 28 janvier 2018 à 23 h (heure de France), comprenant dans l'ordre :

- Remplir la [fiche de candidature](#) disponible sur le site
- Votre CV en une ou deux pages maximum.
- Un court travail personnel sur le sujet de l'atelier : ce dossier reprenant le sujet de l'atelier, appliqué à un autre site, de préférence dans le pays d'origine du candidat, ou à la métropole parisienne. Ce dossier a pour objectif d'engager les candidats dans une réflexion personnelle préalable à l'atelier sur les thématiques traitées. Ce travail est à réaliser seul (de 3 à 4 pages sous format A4 ou 2 pages sous format A3)

Les candidats soumettront un dossier unique en PDF comprenant les éléments ci-dessus fusionnés et intitulé NOM\_Prénom\_VIE

### Seules restrictions

Bonne maîtrise de l'anglais pour pouvoir travailler au sein d'équipes internationales, disponibilité complète aux dates de l'atelier, limite d'âge 30 ans. Frais de candidature : gratuit. Frais d'inscription à l'atelier: 200 € incluant l'hébergement à Cergy-Pontoise à la résidence universitaire des Linandes, tous les déplacements pendant l'atelier, certains repas collectifs, visites, conférences et matériel de dessin.