

Institut des hautes études de développement
et d'aménagement des territoires en Europe

I H E D A T E
L'ANNUEL
2016

UNE REVUE POUR PROLONGER
ENSEMBLE LES RENCONTRES
À TRAVERS L'EUROPE

**L'aménagement
du territoire
peut-il être
démocratique ?**

L'ÉDITO

PHILIPPE **ESTÈBE**



© Sophie Knapp

Démocratie et aménagement ne font pas bon ménage. On peut même affirmer qu'ils entretiennent un interminable procès réciproque. D'un côté, les exigences de transparence et de mise en débat des décisions d'aménagement sont souvent considérées par les aménageurs eux-mêmes comme la concession nécessaire à l'air du temps, mais surtout comme des détours inutiles qui complexifient des processus déjà passablement embrouillés par la stratification des normes, et ralentissent la réalisation des objectifs, et qui, par conséquent, contribuent au dépassement des coûts de chantier et impactent l'économie publique et les performances du pays. De l'autre, on dénonce les décisions unilatérales, la non prise en compte de la parole du public, le fétichisme des infrastructures, voire la folie aménagiste qui correspondrait aux rêves de grandeur d'un temps révolu.

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
PEUT-IL ÊTRE DÉMOCRATIQUE ?

Ce procès peut-être bloquant, par exemple dans le cas de Notre-Dame-des-Landes, dès lors que les parties se révèlent incapables de négocier ou refusent de le faire. D'un côté, un projet d'aéroport qui n'a pas changé depuis 40 ans, mais dont les justifications, comme le montre Philippe Subra, ont considérablement varié au fil du temps : aéroport du grand ouest, troisième aéroport parisien, remplacement de l'aéroport existant, trop étroit pour les trafics espérés ; de l'autre, une position radicale, non négociable, refusant par principe toute atteinte à l'environnement au nom de l'unité organique de la Terre.

Nous avons en France une capacité remarquable de reconstruction a posteriori du récit historique. La geste aménagiste se confond avec la nostalgie d'un despotisme éclairé, dirigé d'une main ferme par un Général républicain et visionnaire, et mis en œuvre par des grands commis hyper qualifiés et tous dévoués à la cause de l'intérêt général. Point d'enjeu démocratique : l'aménagement du territoire bénéficie de la légitimité suprême accordée par le peuple que l'oïnt du suffrage universel fait ruisseler sur chacun des actes de l'État ; point de débat dès lors que le geste aménageur s'inscrit dans la saga du progrès, et que les autoroutes, les usines, les lignes téléphoniques, les aéroports, les universités, les stations balnéaires ou les hôpitaux diffusent la légitimité républicaine, l'argent de l'État et les bienfaits de la croissance.

Cette belle histoire oublie un peu vite que le grand effort d'équipement de la France est d'abord mis en œuvre par la IV^e République, régime faible et instable, démontrant, s'il est besoin, qu'il n'y pas de corrélation évidente entre efficacité et bonapartisme. C'est oublier un peu vite que les années aménagistes ont été marquées par de nombreux conflits liés à



© Sophie Knapp

L'ÎLOT DÉMONSTRATEUR ALLAR SE VEUT UN MODÈLE DE LA VILLE DURABLE DE DEMAIN.

l'aménagement du territoire, depuis les luttes bretonnes des années 1960 jusqu'au Larzac au milieu des années 1970. C'est oublier enfin les nombreux « scandales » qui ont émaillé cette histoire triomphante.

Pour autant, la tension entre aménagement et démocratie est-elle plus vive aujourd'hui qu'autrefois ?

Cette tension répond à une forme de désenchantement. Le consensus historique — largement reconstruit, on l'a dit — reposait sur une forme d'innocence : les grands gestes aménagistes — les villes nouvelles, les autoroutes, le plan Racine sur la côte languedocienne, le TGV — préparaient le futur aussi sûrement que celui-ci apparaissait comme la prolongation inéluctable du présent. On pouvait donc gouverner l'avenir par l'équipement : désenclaver, développer, restructurer, construire. Le désenchantement actuel présente deux faces.

La première est un effet de génération : les grands travaux des années 1960 et 1970 arrivent à un âge respectable et montrent des signes d'obsolescence, comme c'est le cas, par exemple, du parc nucléaire français ; devant la vétusté, la confiance s'érode. Simultanément, cet effet de génération correspond aussi à un effet de saturation : les très grands projets se font rares, le territoire est largement équipé ; l'heure est venue des entreprises plus modestes, en apparence du moins, mais sans doute bien moins faciles à conduire : refaire « la ville sur la ville », poursuivre la transition énergétique, développer des mobilités moins coûteuses en ressources, laisser la nature reprendre des places dans les espaces artificialisés...

La deuxième facette est l'effritement des croyances dans le futur et dans la capacité des hommes à maîtriser les conséquences de leur action. Partout, la question de la préservation, du « ménagement » du territoire prend le pas sur celle de sa transformation et de son aménagement. Personne n'ose plus affirmer que l'avenir se traduira par une prolongation des courbes passées (sauf pour ce qui concerne le climat, pour la plupart d'entre nous toutefois). L'implication des différentes parties prenantes dans l'élaboration et le suivi des projets d'aménagement devient une ressource permettant de décider dans un monde incertain.

Le cycle 2016 de l'IHEDATE illustre ces deux hypothèses. Les projets de transformation d'un tissu existant font moins l'objet d'opposition frontale que ceux qui visent à aménager un espace vierge. Le Grand Paris Express, après de nombreux débats, fait désormais consensus et ne soulève pas (pour l'instant du moins, dès lors que les chantiers n'ont pas pleinement démarré) de protestation visible. L'opération Euromed à Marseille témoigne de la capacité d'une alliance public-privé à transformer en profondeur un morceau de ville très populaire, plutôt favorablement accueilli par la population.



© Léna Saffon

AUX PAYS-BAS, LA NÉGOCIATION EST UN PRINCIPE MOTEUR DE LA PRISE DE DÉCISION.

Ou encore, l'énorme chantier de Maasvlakte 2, dans le port de Rotterdam, grâce à des opérations spectaculaires de compensation écologique, a été mené à bien, avec l'accord des défenseurs de la nature.

Au-delà de ces exemples, la comparaison entre les pratiques françaises de l'aménagement et celles que l'on trouve aux Pays-Bas (où a eu lieu la mission d'études de 2016) montre deux logiques de conciliation entre démocratie et aménagement. Du côté français, on assiste, depuis plusieurs années, à la construction d'un dispositif institutionnalisé de concertation qui s'inscrit en parallèle des projets d'aménagement et dont la clé de voute est la Commission du débat public. Celle-ci met en scène de la concertation : un tiers neutre (la Commission) organise des confrontations



© Sophie Knapp

entre les parties prenantes et procède à des auditions d'experts. Du côté néerlandais, la dramaturgie est bien moins spectaculaire : c'est tout au long des projets que les parties prenantes sont associées, depuis leur conception jusqu'à leur mise en œuvre, où une très large place est laissée aux initiatives concrètes des habitants et des riverains. Il est difficile de trancher, en valeur ou en efficacité, en faveur de l'un ou l'autre des modèles. Ils renvoient à deux conceptions de la démocratie : en France, une démocratie délibérative, où toute instance de débat doit prendre des allures parlementaires, et où dominant des logiques d'argumentation et de justification ; aux Pays-Bas, une démocratie d'initiatives qui ne met pas en scène les oppositions, mais organise leur cohabitation grâce à des compromis opérationnels, qui ne s'inscrivent pas à un moment précis, mais qui accompagnent l'action en permanence. Nul doute que le modèle français impressionne par le souci des formes démocratiques. Mais le modèle néerlandais séduit par le souci de l'implication de chacun.

Entre ces deux modèles surgissent d'autres formes de constructions collectives, par les réseaux sociaux et l'économie du partage. Elles proposent deux évolutions majeures. La première est en rupture avec les logiques démocratiques classiques fondées sur la confrontation ou le dialogue entre des autorités et des individus ou des groupes : l'âge des réseaux sociaux numériques permet la constitution de communautés plus ou moins durables, qui s'exonèrent totalement du dialogue avec les autorités et s'organisent en toute autonomie. La deuxième fait exploser la rationalité des objets. L'aménagement classique se fonde sur la spécialisation des choses : un logement n'est pas un hôtel, une voiture n'est pas un transport collectif, une route doit permettre de faire circuler des véhicules, une friche doit faire l'objet d'un projet de réhabilitation. L'économie du partage permet de trouver

des usages multiples à ces objets : grâce à mon canapé, je deviens entrepreneur de loisirs, grâce à ma voiture, je deviens promoteur de transports collectifs. Je brouille les pistes, j'invente en permanence de nouveaux usages à des objets que l'on pensait figés par la raison aménagiste. Tout n'est pas rose dans cette transformation : l'ubérisation rime avec précarisation, le partage multiplie les passagers clandestins. Mais une chose est certaine : la médiation institutionnelle n'est plus le point de passage obligé de l'action collective. La démocratie pourrait-elle se passer de l'aménagement ? ★



© Sophie Knapp

LE GRAND PARIS EXPRESS FAIT DÉSORMAIS
CONSENSUS.



Le SOMMAIRE



2

L'édito de Philippe Estèbe

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
PEUT-IL ÊTRE DÉMOCRATIQUE ?

DES SESSIONS
POUR RÉFLÉCHIR, UNE REVUE
POUR ALLER PLUS LOIN



65 Le portrait

VICKY MARISSSEN
lobbyiste et fière de l'être

32

Reportage

DES VOISINS ÉPHÉMÈRES

46

Reportage

OUIHOP*, L'AUTO-STOP URBAIN

88

Verbatim

En 2016, une DÉMOCRATIE
SANITAIRE du futur



40

Regard

ISABELLE BARAUD-SERFATY
Cinq nouveaux mots
de la ville

8

Morceaux choisis

PIERRE-HENRI TAVOILLOT
L'autorité à l'âge démocratique

20

Un territoire

BOBIGNY,
Le quartier Karl Marx,
après la dalle

16

FOCUS

PHILIPPE DURON
Mobilité 21, la commission
de la rénovation

74

Un territoire

PARIS, Les territoires
de l'éphémère



48

A travers l'histoire

DU PAYSAN DE LA III^E RÉPUBLIQUE À L'AGRICULTEUR
DU XXI^E SIÈCLE, d'après les travaux de Bertrand Hervieu

58

Enquête

AMÉNAGEMENT ET DÉMOCRATIE :
OÙ EN EST LE CONSENSUS NÉERLANDAIS ?



94

Le programme 2017

LES TERRITOIRES ET LE MONDE



12

Regard

MARTIN VANIER
Quel espace politique
pour une société en réseaux ?

68

Regard

PIERRE VELTZ
Les nouvelles figures
du système productif

84

Regard

OLIVIER DELAHAYE
Exploration de pratiques
démocratiques
de l'aménagement



38

Comment ça marche ?

LA "CIVIC TECH"

92

La postface de Sandra Moatti

PASSAGE DE RELAIS



26

Entretien

MARC RATSIMBA
« Je vois un ministre par mois »

52

Entretien

CLAIRE COLOMB
Le « Neighbourhood planning », une nouvelle
échelle de planification citoyenne à l'anglaise

78

Entretien

ALEXANDRE SORRENTINO
Transformer la ville et sa perception



MORCEAUX CHOISIS

Pierre-Henri
Tavoillot



L'autorité à l'âge démocratique

ELLE S'AFFICHE DANS LES MÉDIAS MAIS AUSSI DANS TOUS LES SECTEURS DE LA SOCIÉTÉ, LA FAMILLE, L'ENTREPRISE OU LE POLITIQUE. LA CRISE DE L'AUTORITÉ.

MAIS DE QUELLE AUTORITÉ PARLONS-NOUS ? LORS DE LA PREMIÈRE SESSION DE L'IHEDATE DE L'ANNÉE 2016, LE PHILOSOPHE **PIERRE-HENRI TAVOILLOT** NOUS OFFRAIT SON ÉCLAIRAGE SUR UNE AUTORITÉ DONT L'ORIGINE, LE SENS ET LA MISE EN ŒUVRE NOUS ÉCHAPPENT ALORS QU'ELLE SATURE L'ESPACE PUBLIC.



Pierre-Henri Tavoillot

Philosophe, maître de conférences à l'université Paris-Sorbonne (Paris IV) et président du Collège de Philosophie.

Directeur du master « Métiers de l'entreprise », il est aussi membre du Comité d'éthique du CNRS (Comets) et chargé de cours à Sciences Po.

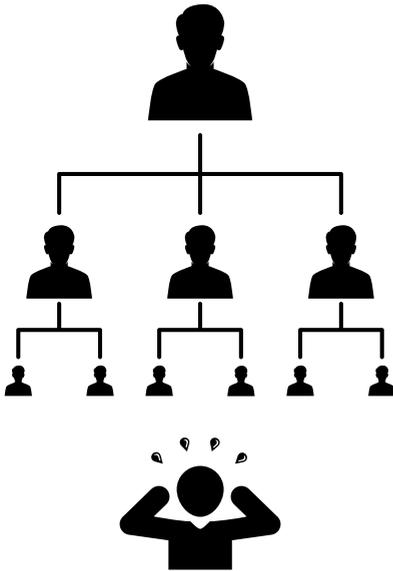
Il faut distinguer l'autorité du pouvoir puisqu'il existe du pouvoir sans autorité et de l'autorité sans pouvoir. L'autorité se distingue aussi de la contrainte. Elle n'a pas non plus besoin de justification rationnelle. Mais alors qu'est-ce que l'autorité ? Autorité vient du latin augere qui signifie augmenter. L'autorité augmente un pouvoir ou un argument grâce à ce qu'on pourrait appeler une substance. D'où vient cette substance ?

L'humanité a trouvé trois grandes réponses massives : le passé, la nature et le divin. Le passé renvoie à l'idée que le pouvoir ou l'argument viennent des anciens, qu'ils ont été hérités. Issu d'une forte tradition, le passé ne laisse aucun choix. La nature renvoie au cosmos hérité des Grecs, c'est-à-dire à un ordre parfait, immuable, juste, beau et bon. Pour qu'il y ait autorité, il faut que le pouvoir ou l'argument coïncident avec cet ordre. Enfin le divin renvoie à l'idée que l'autorité vient de Dieu, d'une transcendance sacrée. Si l'autorité vient du passé, sa source est antérieure. Si elle vient de la nature, elle est extérieure. Enfin si elle vient de Dieu, elle est supérieure.

Pourquoi ces trois formes ont-elles été ébranlées dans l'univers démocratique ? La crise de l'autorité ne date pas de mai 1968, mais de l'Époque moderne, de l'invention de la démocratie. L'autorité traditionnelle est alors contestée dans ses trois formes qui s'effondrent simultanément. Il faut tout reconstruire avec un nouveau cahier des charges : reconstruire non plus à l'extérieur de l'humain, que ce soit dans le passé, dans la nature ou à travers Dieu, mais à l'intérieur de l'humain pour y puiser les ressources qui permettront d'augmenter un pouvoir ou un argument. Et c'est sur ce modèle que nous fonctionnons depuis 400 ans.

Quelles perspectives trouvons-nous dans les tentatives de reconstruction de l'autorité ? Trois formes d'autorités sont disponibles dans l'espace démocratique. La première forme est l'autorité de la compétence ou du savoir. Il est avant tout demandé à un homme politique de connaître ses dossiers. Il est demandé à un chef d'entreprise, mais aussi à un parent, d'être compétent. Pourtant la compétence ne suffit pas car nous nous méfions des compétents et des experts. La vérité ne suffit pas à construire l'autorité.





La deuxième forme d'autorité est le charisme ou le leadership. Nous attendons aujourd'hui de l'enseignant, outre son savoir, de donner envie d'apprendre. Nous demandons aussi au politique, en plus d'être compétent, de nous faire rêver. Mais le charisme crée le doute. Ainsi le terme leader se traduit en allemand par *fürher* et renvoie à l'idée qu'il est possible de faire un mauvais usage de l'autorité charismatique.

La troisième forme, plus complexe et propre aux sociétés démocratiques est l'autorité compassionnelle. La souffrance fait autorité. Quand une personne est victime, quand elle souffre, elle en impose. Mais c'est pour le meilleur (l'humanitaire) comme pour le pire (la politique compassionnelle : « Je souffre donc quelqu'un doit en être responsable ».) Cette forme d'autorité est très présente dans l'espace démocratique et pourtant très ambivalente. Il suffit de mettre sur un plateau de télévision un chef d'entreprise très compétent et très charismatique face à un salarié qui vient d'être licencié par ce même patron pour observer la puissance de la compassion. Quels que soient la compétence et le charisme du chef d'entreprise, il en sortira toujours perdant face au spectacle vivant de la souffrance. L'autorité de la souffrance prime sur les autres.

Les trois formes d'autorité de l'âge démocratique sont toutes ambivalentes et ne permettent pas de discerner la bonne de la mauvaise autorité. Comment faire la différence entre d'un côté un visionnaire charismatique et attentif aux malheurs des autres et de l'autre un expert un peu gourou qui dégouline de bons sentiments ?

Voici le point clé de notre univers démocratique : nous avons des ressources, mais il nous manque les critères nous permettant de distinguer un bon usage d'un mauvais usage de l'autorité.

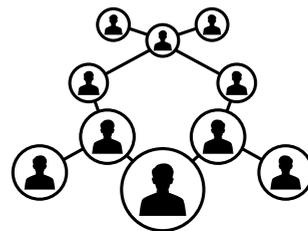
Pouvons-nous identifier ces critères ? Il me semble que ce n'est pas hors de portée. Une formule illustre cette autorité : « La bonne autorité, c'est celle qui permet de faire grandir aussi bien celui qui l'exerce que celui qui s'y soumet ». La bonne autorité, celle de l'univers démocratique, est donc ce qu'on pourrait appeler « une autorité de service », une autorité qui se met au service de ceux sur lesquels elle s'exerce. Mais ce doit être aussi une autorité limitée dans sa temporalité et dans son étendue. Et enfin, ce doit être une autorité réfléchie.

“
**L'autorité
 de la souffrance
 prime sur
 les autres**

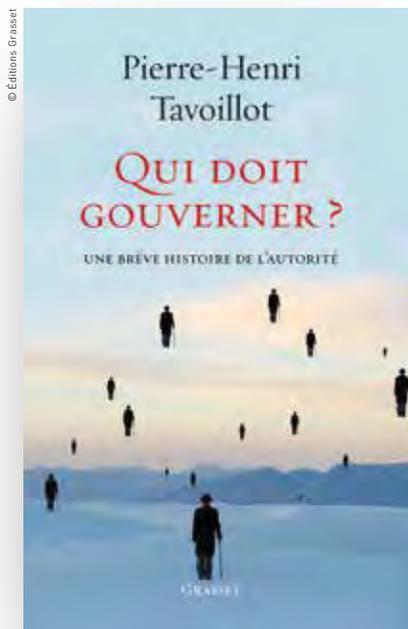
”

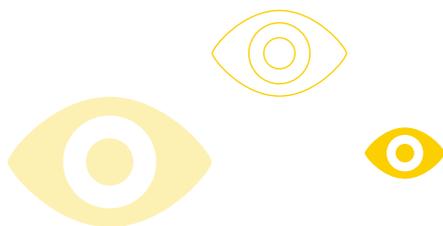
“
**La bonne
autorité, c'est
une autorité
de service**
”

La crise de l'autorité est un excellent indice car elle permet de s'ouvrir à la réflexion permanente qui nous anime pour savoir ce qu'est l'autorité aujourd'hui. Et l'autorité, c'est justement cela : se poser la question de ce qu'est l'autorité. La crise de l'autorité n'est donc pas l'indice d'une fin ; au contraire, nous sommes dans un âge mûr de l'autorité. D'une autorité qui se questionne elle-même. Que ce soit dans la famille, dans l'école ou dans la vie publique, nous avons besoin de voir comment cette autorité de service peut s'exercer. A chacun de nous d'y réfléchir. ★



**QUI DOIT GOUVERNER ?
UNE BRÈVE HISTOIRE DE L'AUTORITÉ,**
PIERRE-HENRI TAVOILLOT,
GRASSET, 2011.





© Sophie Knapp

MARTIN VANIER, COORDINATEUR
SCIENTIFIQUE DE LA SESSION
« QUELLE DÉMOCRATIE DES RÉSEAUX ? »
À ERDF EN MARS 2016.

Quel espace politique pour une société en réseaux ?

Les territoires sont partout. L'aménagement pense par eux et pour eux. La vie politique y advient et s'y incarne. Le monopole du principe territorial sur la conception de l'espace de la société n'a jamais été aussi fort. Rien ne lui échappe, ni l'aspiration à la justice, à laquelle répond la promesse de l'égalité des territoires, ni l'engagement en faveur de la cohésion, sociale parce que territoriale, ni la visée du développement, elle aussi territoriale, etc. La société contemporaine est sous l'empire des territoires. Et ce, au moment où elle est plus que jamais une société de et en réseaux, structurée par ce qu'on pourrait appeler un capitalisme réticulaire, c'est-à-dire un ensemble d'activités économiques dont la puissance d'accumulation capitaliste se réalise désormais sur les réseaux, leurs infrastructures mais plus encore leurs organisations et les services qu'elles déploient.

“

**Le champ politique
a anesthésié l'enjeu
des réseaux**

”

Que l'aménagement du ou des territoires procède avant tout de l'aménagement des réseaux, on le sait depuis l'antiquité gallo-romaine. Historiquement, l'aménagement de la France, ce sont des réseaux de forts (Vauban), des réseaux de routes (Colbert), le réseau du télégraphe (Chiappe), les réseaux de chemins de fer (St-Simon), les réseaux d'irrigation, les réseaux d'électrification, et l'aménagement de l'espace par les réseaux se poursuit à travers la révolution numérique et informationnelle, comme à travers la transition énergétique et quelques autres formes majeures de bifurcation économique (économie circulaire, économie des fonctionnalités, économie du partage, ...).

Que, parallèlement à cette montée en puissance des réseaux, disons depuis la révolution industrielle, l'espace politique de la France se soit livré au culte des territoires, à toutes les échelles du local au national, n'a également échappé à personne. Au point qu'il semble aujourd'hui admis que « décentralisation » et « territorialisation » soient deux principes à peu près équivalents, comme s'il ne pouvait y avoir d'autre horizon pour l'évolution institutionnelle que l'horizon territorial.



Martin Vanier

Géographe, professeur à l'université de Grenoble et consultant chez Acadie. Après une thèse consacrée à l'industrie de la bonneterie à Troyes, ses travaux ont porté sur la géographie urbaine, les métropoles et les espaces périurbains. Il est particulièrement sensible aux questions de prospective. Dernier ouvrage : *Demain les Territoires. Capitalisme réticulaire et espace politique*, éditions Herman, 2015.





© Sophie Krapp



Que s'est-il passé pour qu'on ait oublié à ce point l'idéal politique qu'a représenté la forme réseau dans les grandes utopies du XIX^e siècle, du techno-messianisme saint-simonien à l'association universel proudhonienne ? Comment le champ politique a-t-il pu autant anesthésier l'enjeu des réseaux, objets techniques et marchands, affaires d'ingénieurs ou d'exploitants, quitte à gérer de temps à autre une bouffée mobilisatrice contre tel grand projet, telle infrastructure, telle réforme des services collectifs, toujours vécus comme les intrusions de logiques étrangères et hostiles aux territoires ?

Comme on dit quand on manque de place : ces questions mériteraient qu'on en débattenne... Sans trop tarder car la société de et en réseaux frappe de plus en plus fort à la porte de l'espace politique et interpelle le monopole territorial.

Le monopole électif et du principe de la représentation : qu'est-ce qui empêche de voter aussi sur les réseaux - comme dans n'importe quelle organisation - et d'y faire vivre le principe délibératif ?

Le monopole des politiques publiques : comment ne pas constater qu'elles ne trouvent leur efficacité qu'à travers l'outil des réseaux - mais tout le problème est précisément de libérer les réseaux de leur seul statut d'outil ?

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE PROCÈDE AVANT TOUT DE L'AMÉNAGEMENT DES RÉSEAUX.



Le monopole fiscal, les impôts locaux et taxes locales restant essentiellement basés sur des biens fixes, si bien qu'on ne peut s'étonner qu'une fiscalité de propriétaires génère une démocratie de propriétaires. L'impôt forfaitaire sur les entreprises en réseaux (IFER) représente actuellement 1,2% des produits fiscaux locaux. La puissance publique s'appuie en somme sur les champs fiscaux qui correspondent aux formes de la richesse au XIX^e siècle.



Inventer la démocratie des intérêts circulants



Le monopole de la pensée aménagiste, avec ses figures fondatrices de l'équilibre et de l'occupation harmonieuse du pays, qui conviennent si mal à une société de mobilité. A quand le management des flux, des temps et des systèmes spatiaux ?

Déborder tous ces monopoles qu'impose le culte des territoires, les surprendre de formes régénérées de démocratie, d'émergence de biens communs, de nouvelles conceptions aménagistes, ne signifie pas pour autant abandonner le principe territorial comme une vieilleries de l'histoire westphalienne. Laisser penser que la puissance des réseaux va recouvrir le pouvoir des territoires est

la meilleure façon de la rendre inacceptable aux yeux de larges fractions de la société, bousculées par les changements d'échelles, les nouvelles interdépendances, la complexité du local-global. Pas davantage que les territoires, les réseaux (leurs acteurs, leur fonctionnement, les relations sociales et économiques qu'ils portent) ne sont bons ou mauvais en eux-mêmes. Ils sont simplement des enjeux centraux dans toutes les problématiques contemporaines.

A l'heure où la démocratie des intérêts fixes est de plus en plus désespérante, ne faut-il pas chercher à inventer celle des intérêts circulants ? Ils ne sont pas tous convergents, pas plus que ne le sont, depuis des siècles, les intérêts fixes en lutte dans les territoires. Mais leur conflictualité pose à ces derniers des défis qu'ils ne peuvent résoudre dans les cadres et par les règles qui sont les leurs. Il faut « augmenter » les capacités territoriales à promouvoir un « aménagement démocratique » (thème transversal de l'IHEDATE en 2016 ; disons un aménagement inscrit dans le débat politique démocratique). Les réseaux ont cette vocation, à condition de les investir comme espace politique, et non de les laisser dans le seul champ du marché et de la technicité, d'où, à distance de la citoyenneté et de ses exigences, ils activent les villes et les territoires. ★

© Sophie Knapf



L'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE
PAR LES RÉSEAUX SE POURSUIT
À TRAVERS LA RÉVOLUTION
NUMÉRIQUE.





|| FOCUS



Mobilité 21, la commission de la rénovation

En 2012 et 2013, le député du Calvados Philippe Duron a présidé la commission Mobilité 21, composée de six parlementaires et de quatre experts. Leur mission était de hiérarchiser les priorités parmi les 70 projets du schéma national des infrastructures de transports (Snit) établi sous le gouvernement Fillon. Le rapport, rendu en juin 2013, a très vite trouvé un écho malheureux avec la réalité.

Le 12 juillet 2013, à 17h11, un train déraile en gare de Brétigny-sur-Orge, faisant sept morts et des dizaines de blessés. L'accident, tout aussi dramatique que spectaculaire, va malgré lui donner raison au rapport rendu le 27 juin 2013 par la commission Mobilité 21 sur les infrastructures de transport. En une vingtaine de recommandations, le document met avant tout l'accent sur les travaux de modernisation des infrastructures routières et ferroviaires existantes. La catas-

trophe de Brétigny-sur-Orge fait prendre conscience de l'urgence : il faut donner la priorité à la rénovation des réseaux existants sur les grands projets nouveaux.

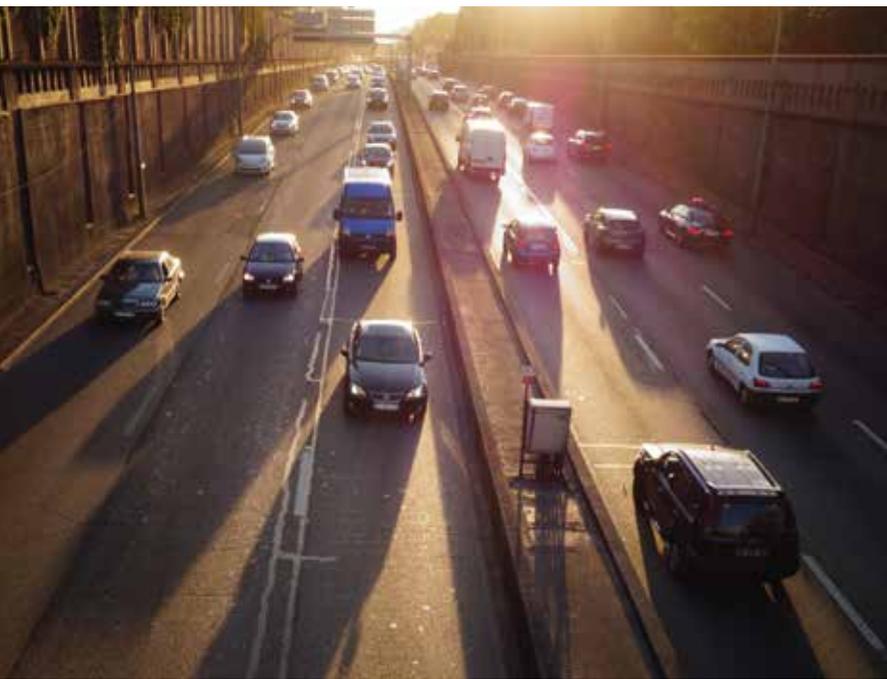
Ces conclusions ne sont pas seulement dictées par l'urgence. Elles s'appuient sur un examen des transformations des mobilités. L'irruption du numérique, l'arrivée des VTC, la montée d'Uber et des plates-formes numériques bouleversent les pratiques de mobilité. La route « revient » : « Pendant les 20 dernières années, la route

“ La route était un thème politiquement incorrect ”

était un thème politiquement incorrect. Aucun ministre ne voulait prendre de décision sur les routes », rappelle Philippe Duron. Aujourd'hui la route redevient un sujet de débat,

avec par exemple la libéralisation des autocars. Mais c'est aussi un sujet d'innovation dans les pratiques de transport. Les modes de mobilité douce avaient





© Saphie Krapp

LA ROUTE REDEVIENT UN SUJET DE DÉBAT ET D'INNOVATION.

été abandonnés dans les années 1950 quand la possession d'une voiture était devenue le symbole de la modernité et de l'ascension sociale. Ils reviennent en force aujourd'hui, mais avec une autre signification et des usages différents. Le vélo n'est plus l'outil de transport de l'ouvrier mais un moyen moderne de transport et de loisirs, de même que la trottinette ou simplement la marche à pied. Ces pratiques amènent à réinterroger les décisions d'investissement de demain et les modèles économiques des modes de déplacement classique. Philippe Duron souligne que l'Etat

a toujours apporté beaucoup d'importance à la qualité et à la densité des voies de communication. Mais l'Etat n'est pas seul à intervenir dans les décisions publiques. La commission a travaillé en prenant en compte le fait que les collectivités territoriales cofinancent ces réseaux et ont des exigences. D'autres lobbies s'organisent pour obtenir l'avancement de ces dossiers ; les milieux économiques comme les CCI sont ainsi demandeurs d'infrastructures, de même que les syndicats professionnels comme l'Usirf, l'Union des syndicats de l'industrie routière française. Il y a enfin les

usagers, notamment dans le ferroviaire avec la Fnaut, la Fédération nationale des associations d'usagers des transports publics. C'est donc au milieu d'un jeu d'acteurs complexe que Mobilité 21 a dû avancer.

L'environnement et l'acceptabilité, deux nouveaux critères

Deux nouveaux critères se sont invités dans le débat public depuis les années 1990, l'environnement et l'acceptabilité. La loi de protection de la nature de 1976 mais surtout la directive européenne dite Directive Habitats-Faune-Flore de 1992 ont marqué un moment important dans la prise de conscience du respect de la biodiversité. Ainsi, au nom de la directive de 1992, le scarabée pique-prune a bloqué durant six ans la construction de l'autoroute A28 entre Le Mans et

“ C'est un projet de trois siècles ”

Tours. Plus récemment, la question de l'acceptabilité des projets a émergé dans le débat, avec le cas devenu célèbre de Notre-Dame-des-Landes qui offre une nouvelle forme de contestation en occupant les lieux.

Philippe Duron souligne que l'on a cru sortir de certaines impasses grâce au débat public pour permettre une acceptabilité sociale. Mais pour le député, le

débat public n'est pas là pour faire forcément émerger un débat contradictoire, mais pour recenser tous les points de vue et pour les objectiver. Il est là aussi pour montrer que ni l'Etat, ni les porteurs de projets, ni les maîtres d'ouvrage ne sont insensibles aux questions que se posent les citoyens.

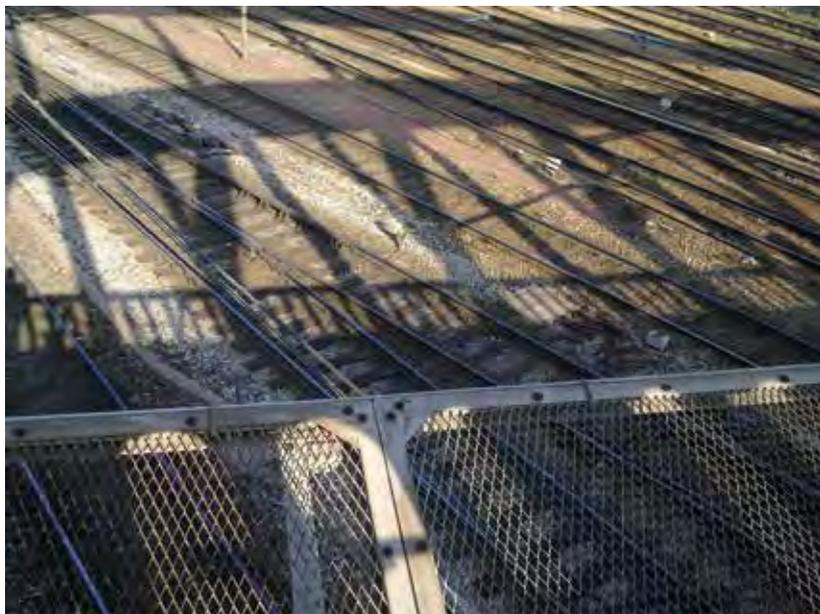
Etablir des priorités

Comment mettre en œuvre les 70 projets du Snit qui nécessiteraient 245 milliards d'euros d'ici à 2030 quand l'Etat a déjà du mal à mettre deux milliards par an ? Comme le dit avec humour Philippe Duron, « c'est un projet de trois siècles ». Il a donc fallu établir des priorités et

sortir de la logique de projet pour aller vers une logique de système. Ainsi la question des nœuds de communication, et notamment des nœuds ferroviaires, s'est rapidement imposée. Source de détérioration dans la qualité des transports, il a semblé urgent pour la commission de désaturer les nœuds, comme dans les gares de Lyon-Par-Dieu ou encore de Saint-Charles à Marseille. La commission a aussi travaillé sur les changements d'habitude. La fréquentation des lignes à grande vitesse a tendance à se stabiliser. Si les besoins n'augmentent plus, est-il nécessaire de construire de nouvelles lignes ? Par contre, du côté du portuaire, de nouvelles infrastructures semblent incontournables. Pour Mobilité 21,

il y a urgence à relier de manière efficace les ports de Fos-sur-Mer et du Havre à leur hinterland. La commission a fait des propositions d'amélioration des infrastructures pour réaliser par exemple une chatière entre la Seine et Port 2000.

A l'heure de la remise du rapport final en juin 2013, le constat est simple : le rapport remis par Philippe Duron au ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, remet en cause la place du TGV et préconise au contraire l'entretien et l'amélioration du réseau ferré existant. Avec trois temporalités en fonction des différents projets : si certains devraient être engagés avant 2030 et d'autres après 2030, pour d'autres projets, la date proposée de 2050 permet de ne pas les ranger plus ou moins définitivement aux oubliettes.



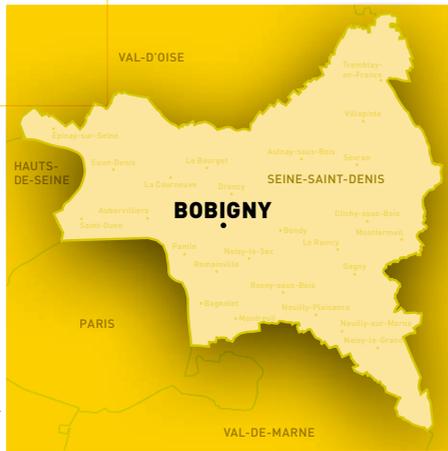
Pour les victimes de Brétigny-sur-Orge, il est trop tard. Personne n'a oublié qu'il a suffi de la défaillance d'une simple éclisse, une pièce métallique servant à fixer deux rails dans un aiguillage, pour que le train Intercités reliant Paris à Limoges n'arrive jamais à bon quai. Mais l'accident a permis de mettre en lumière l'état de délabrement d'une partie du réseau ferré français vieillissant et d'appuyer les recommandations d'une commission qui n'a pas fait que des heureux parmi les régions qui se sont senties délaissées au nom de l'intérêt général. ★

LE RAPPORT MOBILITÉS 21 PRÉCONISE L'ENTRETIEN
ET L'AMÉLIORATION DU RÉSEAU FERRÉ EXISTANT.





UN TERRITOIRE BOBIGNY



© di-maps.com



DANS LES ANNÉES 1960, **BOBIGNY** EST PASSÉE DE BOURGADE AGRICOLE À VILLE-PRÉFECTURE, NÉCESSITANT LA CONSTRUCTION DE NOMBREUX LOGEMENTS.





A LA FIN DES ANNÉES 1990, LES HABITANTS ONT ÉTÉ CONSULTÉS.
LEUR SOUHAIT : REVENIR À UNE VILLE PLUS CLASSIQUE.

Le quartier Karl Marx, après la dalle



© Sophie Knapp

IMAGINÉE PAR L'ARCHITECTE MICHEL HOLLEY,
LA CITÉ-DALLE KARL MARX SE VOULAIT NOVATRICE,
EN OPPOSITION AU GRAND ENSEMBLE
ET À LA RUE TRADITIONNELLE.

Conçu dans les années 1960, à l'époque de l'aménagement de la région parisienne par l'Etat, le centre-ville de Bobigny est le produit de Paul Delouvrier, haut fonctionnaire considéré comme le père des « villes nouvelles », à la direction du district de la région parisienne créé en 1961, et de Georges Valbon, maire de Bobigny et président du conseil général de Seine-Saint-Denis. Ce dernier mène une grande politique de construction pour répondre à la grave pénurie de logements, amorçant la mutation de l'ancien bourg agricole devenu ville-préfecture en 1964.

Imprégnées des théories de l'urbanisme fonctionnel, les cités-dalles Karl Marx et Chemin Vert vont voir le jour. Michel Holley, collaborateur de l'architecte Raymond Lopez, crée un système qui se veut ingénieux : il s'agit de regrouper autour d'une dalle parking des tours de logements, la partie supérieure de la dalle formant un espace piéton permettant d'accéder aux halls d'entrée des tours. Des espaces verts sont disposés dans les interstices, reliés par un système de passerelles, des commerces ouvrent sur la dalle et un centre commercial est construit, Bobigny 2. Ce modèle évite, selon Michel Holley, deux autres systèmes urbains, le grand ensemble et la rue traditionnelle.

En 1967, Georges Valbon écrit dans le bulletin municipal de Bobigny : « Sans doute que dans 20, 30 ou 40 ans, notre conception ne correspondra plus tout à fait aux besoins parce que les besoins auront évolué ».



© Sophie Knapp



© Sophie Knapp

Dans les cités-dalles composées presque exclusivement de logements sociaux, cette forme urbaine apparaît pourtant très vite comme peu plaisante à vivre, avec son caractère répétitif et monotone. Les logements perdent rapidement en attractivité et concentrent essentiellement des personnes étrangères ayant de faibles ressources. Les magasins de la dalle ferment les uns après les autres, laissant place à une friche commerciale et à des trafics illégaux.

La parole aux habitants

En 1998, la municipalité fait appel à l'expertise des habitants pour dresser un bilan et organise les premières Assises de la ville. La population de Bobigny exprime alors son souhait de revenir à une ville plus classique, avec des rues, des îlots et des petits commerces.

Conçues pour faciliter les échanges, les dalles sont devenues des lieux de repli dont la gestion est coûteuse et complexe. La municipalité confie à quatre équipes d'urbanistes et d'architectes (bientôt réunies au sein d'ABC, l'Atelier Bobigny Capitale) le soin de réfléchir au devenir de la ville. De réunions publiques en ateliers, d'Assises en « Consult'action », un « plan de référence pour la requalification du territoire » est élaboré avec la participation active des habitants en 2002. La ville se donne alors comme objectif de revenir vers une forme urbaine plus classique, tout en tenant compte de l'existant. Avant tout, il s'agit de rétablir le sol naturel comme plan

principal de lecture de la ville. Les équipes proposent de désenclaver les quartiers en recréant un maillage cohérent et de créer des espaces publics de qualité, ouverts sur la ville.

En 2003, une zone d'aménagement concertée (Zac) est créée autour de l'hôtel de ville, et en 2007, une convention est signée avec l'Agence nationale de rénovation urbaine. Le quartier Karl Marx entame alors sa mutation. Mais cette opération relève du défi : celui de rénover totalement un quartier sans en chasser ses habitants, de reconstruire avant de démolir. Il faut « réécrire la ville sans insulter le passé » déclare Bernard Birsinger, maire de Bobigny de 1995 à 2006.

Aujourd'hui, de nouveaux immeubles bas ont été construits, permettant d'offrir des logements en accession à la propriété favorisant la mixité sociale, et le plan de rénovation urbaine mis en place sur la cité Karl Marx s'est concrétisé par la démolition de la dalle et la déconstruction des deux tours doubles 12/14 et 36/38. Les deux opérations, indissociables, ne sont pas encore achevées mais les tas de gravats aux pieds des tours réhabilitées laissent enfin deviner un sol naturel longtemps enfoui sous des tonnes de béton, preuve que la parole des habitants a été entendue. ★





Le quartier Karl Marx en quelques chiffres

- 7 hectares d'espaces publics sont créés ou rénovés.
- Les démolitions sont limitées à deux doubles tours et concernent 230 logements.
- L'offre d'habitat est accrue et diversifiée : 1 600 logements neufs construits, dont 239 logements sociaux.
- 502 logements sont réhabilités.
- Le projet permet de passer de 90 % de logement social à moins de 50 % sur la Zac et la cité Karl Marx.
- 5 000 m² de commerces et d'activités en pied d'immeuble répondent aux attentes des habitants et animent l'espace public.

© Sophie Knapp

LA DÉMOLITION DE LA DALLE ET LA DESTRUCTION DE DEUX TOURS
ONT PERMIS DE METTRE À JOUR LE SOL NATUREL.

ENTRE TIEN

PROPOS RECUEILLIS PAR SOPHIE KNAPP

ENTRETIEN
ENTRETIEN
ENTRETIEN



AU SERVICE D'UN DÉSENCLAVEMENT TANT « MENTAL » QUE « PHYSIQUE », MARC RATSIMBA VIT ET TRAVAILLE À CLICHY-SOUS-BOIS, EN SEINE-SAINT-DENIS. DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT CHARGÉ DU DÉVELOPPEMENT LOCAL DE LA COMMUNE ET DGA POUR CLICHY-MONTFERMEIL, IL S'INTERROGE SUR LA PLUS-VALUE DE LA POLITIQUE DE LA VILLE QUE PEUT ENGENDRER L'ABSORPTION DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION PAR LE TERRITOIRE 9, BAPTISÉ « GRAND PARIS GRAND EST ». S'IL ENTREVOIT QUE CE NOUVEAU TERRITOIRE PEUT ÊTRE PORTEUR D'AVENIR, SON ESPOIR RÉSIDE D'ABORD ET AVANT TOUT DANS LES HABITANTS DE CLICHY.



Marc Ratsimba

Directeur général adjoint chargé du développement local pour la commune de Clichy-sous-bois, il travaille sur l'un des plus importants PRU de France - le quartier du plateau de Clichy/Montfermeil - et sur la première opération de requalification de copropriétés dégradées issue de la loi ALUR du quartier du Bas-Clichy, qui doit bénéficier du NPNRU. Il encadre des équipes qui traitent de questions d'urbanisme, d'habitat, de développement commercial, de renouvellement urbain, de politique de la ville, de vie associative et de démocratie participative. Il préside le centre de ressources « Profession Banlieue » qui accompagne les professionnels intervenant dans les quartiers de la politique de la ville en Seine-Saint-Denis.

« Je vois un ministre par mois »

Quel a été votre parcours avant d'occuper vos fonctions actuelles ?

Je suis arrivé à Clichy-sous-Bois à 8 ans. Je n'ai jamais quitté la ville et j'y vis maintenant depuis 35 ans. Ma famille a d'abord vécu dans un HLM à Chatenay-Malabry et dès que mes parents ont eu un peu d'argent, ils ont quitté la cité HLM pour acquérir un petit pavillon à Clichy-sous-Bois. En somme, un parcours typique pour la classe moyenne des années 1970. Ils n'avaient pas beaucoup d'argent mais Clichy n'était déjà pas très cher à cette époque. Je suis toujours Clichois et je travaille dans cette ville comme directeur général adjoint chargé du développement local de la commune, et à titre d'activité accessoire comme DGA pour Clichy-Montfermeil. C'est une communauté d'agglomération qui a été absorbée par le T9 (Territoire 9, baptisé « Grand Paris Grand Est »), territoire composé de quatorze maires dont douze qui ne voulaient pas du T9. Je suis resté DGA pour suivre le programme de renouvellement urbain (PRU) de Clichy-Montfermeil au sein de ce nouvel Etablissement Public Territorial qui a une compétence géographique plus large.

J'ai fait toute ma scolarité à Clichy. Après le lycée, j'ai réussi le concours d'entrée à Sciences Po. Et comme me disait un de mes professeurs à Sciences Po : « De toute façon, t'as eu beau réussir Sciences Po, tu resteras toute ta vie à Clichy, dans ton trou. » Mais il le disait avec affection, ce n'était ni péjoratif ni méchant de sa part. Et en plus, il avait raison. J'ai fait un 3^e cycle à Sciences Po dédié aux politiques de la ville parce qu'en tant qu'habitant d'un territoire concerné par ces politiques, cela me passionnait. On pourrait presque dire que cela m'intéresse depuis que je suis tout petit.

Ensuite, j'ai eu la chance de travailler avec Jean-Pierre Sueur qui est l'auteur d'un rapport important sur la politique de la ville qu'il a rendu à Martine Aubry en 1998¹.

En 2000, j'ai été recruté par le maire de Clichy, Claude Dilain². C'était un homme exceptionnel avec lequel j'ai eu la chance de travailler durant dix ans. Cela m'a conforté dans mon envie de travailler sur ces questions à Clichy-sous-Bois.



© Fabrice Needham



© Fabrice Needham

CLICHY-SOUS-BOIS A SU SAISIR L'OPPORTUNITÉ
OFFERTE PAR LE PNRU MIS EN PLACE
PAR JEAN-LOUIS BORLOO EN 2003.

¹ Jean-Pierre Sueur, *Changer la ville : pour une nouvelle urbanité*, Editions Odile Jacob, 1999.

² Le maire socialiste s'était fait connaître du grand public en 2005, lors des émeutes urbaines déclenchées au lendemain de la mort de Zyed Benna et Bouna Traoré, deux adolescents morts électrocutés dans un transformateur après une course-poursuite avec des policiers. C'était un infatigable et intransigent défenseur de sa ville et des banlieues populaires délaissées



© Fabrice Neeédam

INTÉGRÉE AU TERRITOIRE GRAND PARIS-GRAND EST,
LA VILLE FAIT FIGURE DE VILLE PAUVRE.

droit. Deux communes pauvres comme Clichy et Montfermeil n'auraient jamais pu bénéficier de ce type d'équipement chacune de son côté. Nous avons mis en commun le développement économique et l'emploi bien que les deux communes ne forment pas un bassin de vie et d'activités pertinent. Ensemble, nous comptons 54 000 habitants, nous avons peu d'activités économiques. Les questions d'emploi, de développement économique ou de transports ne se jouent pas à l'échelle de Clichy-Montfermeil. Donc nous savions depuis le début que nous étions limités dans notre périmètre. Les deux maires ont toujours plaidé pour ce qui est arrivé avec le Grand Paris, c'est-à-dire un élargissement du périmètre de cette intercommunalité. C'est une logique pertinente.

La politique de la ville reste une politique de proximité en prise avec des habitants. Quelle plus-value peut-on attendre d'une approche intercommunale de la politique à travers Grand Paris-Grand Est ?

Depuis une vingtaine d'années, nous avons déjà une expérience à deux, avec notre voisine Montfermeil. Nous étions deux communes pauvres avec d'énormes besoins en termes de politique de la ville. Nous nous sommes dits qu'en gérant ensemble cette problématique, nous pourrions faire plus avec un outil intercommunal.

Nous avons commencé en gérant ensemble les fonds FEDER (Fonds européen de développement régional), nous avons créé des équipements liés à la politique de la ville, une maison des services publics, une maison de la justice et du

Le découpage qui a été fait est-il lui aussi pertinent ?

Les maires de Clichy et Montfermeil, Olivier Klein et Xavier Lemoine, avaient plaidé pour être avec des territoires qui partagent les mêmes enjeux de politique de la ville. Ce n'est malheureusement pas complètement le cas ; seuls Neuilly-sur-Marne et Noisy-le-Grand partagent vraiment ces questions avec nous, compte tenu de l'échelle de leurs projets. Nous aurions préféré une alliance au nord, avec Aulnay-sous-Bois, Sevran ou Tremblay-en-France qui ont cette culture de la rénovation urbaine et de la politique de la ville.

Aujourd'hui, nous sommes un peu isolés, avec les douze autres maires qui gèrent des communes souvent plus petites que les nôtres. Ils ont des petits contrats de ville alors qu'à Clichy-Montfermeil, nous avons toujours les outils les plus importants en France et Clichy-sous-Bois détient le record des subventions de rénovation et de solidarités urbaines. Donc nous ne sommes pas à la même échelle.

Et en plus, notre enjeu, c'est de traiter des questions de développement économique, d'habitat, de solidarité financière, pour ne plus être « pauvres », comme nous l'étions jusqu'à présent. Donc pour l'instant, c'est plutôt compliqué parce que nous sommes justement perçus comme « les pauvres » qui posent davantage de problèmes qu'ils n'apportent des choses positives au territoire Grand Paris-Grand Est.

A vous entendre, la plus-value sur la politique de la ville n'est pas très positive...

La précédente intercommunalité était insuffisante mais elle a énormément apporté sur les questions de politique de la ville. Le nouveau territoire, c'est l'avenir. Il faut que ça bouge. Les autres maires doivent comprendre qu'il est dans leur intérêt d'utiliser ce nouvel outil intercommunal et d'être avec nous. Moi, je vois un ministre par mois. Je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de DGA de villes de 30 000 habitants dans mon cas. Parce que Clichy-Montfermeil, c'est historique. Et même si le gouvernement change en 2017, ça continuera. Je verrai tous les ministres et cela ne posera aucun problème. Parce que le niveau d'enjeu et de médiatisation de ce territoire est tel qu'il a toujours été considéré par tous les gouvernements comme un territoire sur lequel il fallait venir tout de suite. Quand Jean-Louis Borloo a été nommé ministre en 2002, le premier territoire qu'il a visité pour préparer la création de l'Anru (Agence nationale de rénovation urbaine), c'est Clichy-Montfermeil. Il a dit aux deux maires : « Vous êtes l'illustration typique des raisons pour lesquelles je veux créer un nouvel outil pour faire de la rénovation urbaine. » Ses paroles ont été reprises dans la presse. Une convention est signée en 2004 autour d'un gros projet, 1 600 logements à démolir. Les derniers



relogés l'ont été dix ans après, en 2014. Et le projet devrait être totalement terminé d'ici 2021 alors que le ministre voulait tout faire en cinq ans. Le temps du ministre n'est pas le temps du projet et le temps des habitants n'est pas celui du projet.

Donc c'est systématique, tous les nouveaux ministres de la Ville viennent d'abord à Clichy-Montfermeil. Les autres maires du T9 ont beaucoup plus rarement ce genre de visite. Notre présence sur le territoire va donc leur ouvrir des portes. Mais seulement si nous jouons ensemble, comme ont très bien su le faire Clichy et Montfermeil.



© Sophie Kraupp

LA VILLE DÉTIENT LE RECORD DES SUBVENTIONS DE RÉNOVATION ET DE SOLIDARITÉS URBAINES.

APRÈS UNE PÉRIODE DE DOUTES, LES HABITANTS ONT ADHÉRÉ AUX PROJETS ENGAGÉS.



© Fabrice Niedam

A Clichy, nous sommes des spécialistes du désenclavement. Et je pense qu'il faut aussi désenclaver les professionnels des politiques de la ville. Les acteurs du droit commun doivent venir dans les réunions quand nous parlons développement économique, et non le seul chef de projet contrat de ville. Les professionnels de la politique de la ville ne doivent pas s'occuper de tout, même s'ils le font avec une réelle implication. « Désenclavement », c'est mon mot d'ordre. Il faut désenclaver les professionnels dans tous les sens. Les conseils citoyens et d'autres outils participatifs peuvent y contribuer.

“ Des compétences qui parlent à tous ”

Quelle est la place des conseils citoyens dans cette nouvelle configuration territoriale, au-delà des enjeux de l'assistance à la programmation ?

Je suis justement allé hier soir à la réunion du conseil citoyen pour expliquer les compétences de la commune. Nous sommes dans une démarche d'accompagnement de ce nouvel outil de participation. Il faut expliquer des compétences qui parlent à tout le monde : nous gérons les écoles, la voirie, la bibliothèque. Les habitants comprennent lorsque ça leur parle. Le développement économique ou les schémas directeurs, cela ne leur parle pas beaucoup. Et je ne vous parle pas de la difficulté à expliquer le Grand Paris.



© Sophie Knapp

1020 LOGEMENTS NEUFS SERONT CONSTRUITS D'ICI 2030 DANS LA ZONE DU CHÊNE-POINTU.

“ Arrêter d'être des bureaucrates ”

C'est aussi du désenclavement pour nous : quand nous expliquons aux habitants ce que nous faisons, cela nous fait aussi du bien. Parce qu'en expliquant, en se justifiant, en rendant des comptes, nous arrêtons d'être des bureaucrates pour être dans la démocratie. Rendre compte et échanger avec les habitants, quand on est un fonctionnaire ou un élu, cela me paraît être la base de la démocratie. Quand je me rends à un conseil citoyen, ce qui me passionne, c'est l'échange. Je vais leur apprendre des choses, ils m'en apprendront aussi, ils vont se plaindre et dire qu'ils ne comprennent rien à certains sujets, il faudra réexpliquer plus concrètement et ça, c'est aussi du désenclavement.

Quels sont vos espoirs et vos craintes pour l'avenir ?

J'ai une vraie crainte, c'est que le désenclavement physique de Clichy grâce à l'arrivée des transports en commun ne soit pas accompagné d'un désenclavement « mental » et que la société française continue à regarder ces quartiers populaires comme des lieux à problème, où vivent des populations qui posent problème, alors qu'ils participent de la richesse et de l'avenir de notre société. J'ai une autre crainte, c'est que les financements très importants dont ces quartiers ont besoin pour répondre aux enjeux sociaux et urbains se réduisent avec les objectifs de maîtrise de la dépense publique. Mon espoir, il réside dans les habitants de

Clichy. Cette population jeune, multiculturelle, dynamique et solidaire, c'est une chance et une force immense pour un territoire. Je crois bien sûr au développement exogène, apporté par les acteurs extérieurs, les entreprises, les ménages nouveaux qui auront envie de s'installer à Clichy, mais aussi et peut-être surtout au développement endogène, généré en s'appuyant sur les ressources humaines existantes sur le territoire. Ces jeunes Clichysois qui réussissent dans leurs études et qui s'investissent dans leur ville, ceux qui créent des entreprises, ces habitants qui animent un tissu associatif très riche et porteur d'actions solidaires, ceux qui participent au conseil citoyen et aux autres démarches démocratiques et citoyennes, tout cela constitue un très grand espoir pour Clichy. ★

GRAND PARIS-GRAND EST, LE T9

Population (Insee 2012) : 385 323 habitants

Superficie : 71,6 km²

Conseillers métropolitains : 14

Conseillers territoriaux : 80

Les 14 villes du T9 : Clichy-sous-Bois, Coubron, Gagny, Gournay-sur-Marne, Livry-Gargan, Montfermeil, Neuilly-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Noisy-le-Grand, Les Pavillons-sous-Bois, Le Raincy, Rosny-sous-Bois, Vaujours et Villemonble.



SOPHIE KNAPP

Des Voisins éphémères

L'HÔPITAL SAINT-VINCENT-DE-PAUL A FERMÉ SES PORTES. DEPUIS 2011, SUR L'AVENUE DENFERT-ROCHEREAU, DANS LE XIV^È ARRONDISSEMENT DE PARIS, LES ENFANTS MALADES ONT LAISSÉ LA PLACE À DES ASSOCIATIONS, DES HÉBERGEMENTS D'URGENCE, DES ENTREPRENEURS, DES ARTISANS, DES ARTISTES ET UN CAMPING. LES GRANDS VOISINS, UN MODÈLE D'OCCUPATION ÉPHÉMÈRE POUR LA VILLE DURABLE ET SOLIDAIRE DE DEMAIN.

À la Lingerie, chaque lundi après-midi, des airs de Mozart s'échappent des fenêtres entrouvertes. **Marie-Paule**, jeune retraitée, anime dans une salle exiguë une chorale ouverte aux migrants hébergés sur le site, mais aussi aux riverains et à tous ceux qui souhaitent chanter. La chorale accueille tout le monde, à l'image de la mixité revendiquée par l'équipe des Grands Voisins.

Sur ce site de 3,4 hectares, la Mairie de Paris a engagé un projet d'éco-quartier qui devrait débuter fin 2017 et accueillir 600 logements, dont 50% de logements sociaux. En attendant, elle a fait appel à Aurore, une association au service de la lutte contre l'exclusion, comme gestionnaire d'ensemble, et à l'association Plateau Urbain. Cette dernière assure la coordination technique des viabilisations et de l'entretien de bâtiments, définit leur programmation et a retenu les candidatures pour l'occupation des locaux. Avec un principe qui s'étend



CE LIEU INNOVANT FAVORISE LA RENCONTRE DES PUBLICS ET DES USAGES.

sur toute l'Île-de-France : faire le lien entre les vacances immobilières et les porteurs de projets qui n'arrivent pas à trouver de locaux. Le collectif **Yes We Camp** s'est joint à **Aurore** et **Plateau Urbain**. Il intervient dans l'espace urbain pour accompagner de nouveaux usages.

DANS L'ANCIENNE LINGERIE DE L'HÔPITAL,
MARIE-PAULE ANIME BÉNÉVOLEMENT
UNE CHORALE POUR LES MIGRANTS QUI EST
AUSSI OUVERTE AUX HABITANTS DU QUARTIER.



© Sophie Knapp

Une dynamique créée par l'urgence

Ce concept d'occupation temporaire a séduit **Héloïse Pierre**, fondatrice de la start-up Déclic et des Trucs qui conçoit des kits créatifs et des jeux éducatifs pour enseigner autrement les mathématiques. C'est en prenant une passagère en covoiturage qu'elle a entendu parler des Grands Voisins : « Je savais que je devais quitter l'incubateur de Sciences Po et je cherchais des locaux mais nous manquions de moyens. Cette rencontre est arrivée au bon moment. J'ai été séduite par le concept, d'autant que la dimension éphémère des lieux crée une vraie dynamique. On a l'impression que tout est faisable mais qu'il faut faire vite.

© Sophie Knapp

HÉLOÏSE PIERRE A CRÉÉ DÉCLIC ET DES TRUCS EN 2014, APRÈS SES ÉTUDES À SCIENCES PO. LA START-UP CONÇOIT DES KITS CRÉATIFS AUTOUR DES MATHÉMATIQUES. ELLE OCCUPE 43M² DANS LE BÂTIMENT ROBIN.



© Sophie Knapp



© Sophie Knapp



© Sophie Knapp

Il y a une synergie et une rapidité d'action très stimulante pour des jeunes structures comme la nôtre. On se dit qu'il faut faire les choses maintenant parce que dans un an, ça n'existera plus». La jeune femme se réjouit de développer des projets en partenariat avec les nombreuses associations présentes sur le site, comme Les Petits Débrouillards, un réseau national d'éducation populaire à la science.

Dans l'ancien bâtiment de consultation orthophonique, la start-up loue 43 mètres carrés pour 750 euros par mois, au cœur de Paris. Et peut ainsi concentrer ses moyens et ses efforts d'investissements au développement de ses activités. A travers cette opération, Plateau Urbain, dont les locaux sont aussi installés sur le site de l'ancien hôpital, souhaite développer une réflexion sur le recyclage des bâtiments et les circuits courts. «Un urbanisme temporaire», comme le définit **Paul Citron**, urbaniste et cofondateur avec **Paul Laisney** de Plateau Urbain¹.

”
Une réflexion
sur le recyclage des bâtiments

Un immeuble vide avec ses portes et ses fenêtres murées qui dénaturent le paysage urbain est un poids mort pour un quartier. Pour les propriétaires du terrain, l'occupation des locaux vacants permet d'annuler le coût souvent sous-estimé que représentent les taxes, le gardiennage, la sécurisation et le maintien en l'état d'un site inoccupé. Trouver un occupant temporaire est un vivier d'économies méconnu alors que les entreprises et les collectivités territoriales cherchent à comprimer leurs coûts immobiliers. C'est aussi un nouveau regard sur la ville. «A l'heure où la transition vers des modes de vie plus durables devient une exigence centrale pour tous les acteurs de la ville, le développement de nombreux espaces et la création de formes de mixité inédites entre activité, vie associative et sociale, art et culture vivante, soutient une métropole de proximité», revendique le site Internet de Plateau Urbain.



AU MÊME ÉTAGE QUE DÉCLIC ET DES TRUCS, UN OSTÉOPATHE A PLANTÉ DES GRAINES TOUT LE LONG DU COULOIR.

LES GRANDS VOISINS EN QUELQUES CHIFFRES

Hébergement 12 310 m ²	Enseignement 1 360 m ²
Associations 3 730 m ²	Artistes 750 m ²
Entrepreneurs 1 410 m ²	Événementiel 650 m ²

Le site est aujourd'hui intégralement occupé.

¹ Plateau Urbain a été lauréat du concours CréaRiF Entreprendre Autrement 2015 et lauréat du Palmarès National des Jeunes Urbanistes 2016.



© Sophie Knapp

L'ANCIENNE MATERNITÉ EST BIEN PLUS QU'UN HÉBERGEMENT D'URGENCE POUR MAËL AÏNINE NÉMA CHÉRIF. L'ASSOCIATION AURORE A PERMIS À L'ARTISTE MAURITANIEU D'Y INSTALLER SON ATELIER.



© Sophie Knapp

Des lieux de convivialité partagés

Le volet social reste plus difficile à atteindre. Impliquer et mélanger les différentes populations présentes sur le site ne se commande pas malgré les bonnes volontés et **Maël Aïnine Néma Chérif** parle volontiers d'un plafond de verre. Cet homme engagé s'est retrouvé à la rue après un parcours politique et militant difficile en Mauritanie. Il dort désormais dans l'une des anciennes chambres de la maternité transformée en centre d'hébergement et géré par l'association Aurore. Mais pour cet artiste complet qui peint, écrit et réalise des films, l'ancienne maternité est bien plus qu'un hébergement d'urgence. L'association Aurore a mis à sa disposition une vaste salle pour en faire son atelier. Il y peint et y entrepose ses toiles. Parfois, il s'improvise art-thérapeute pour aider les plus fragiles et ceux souffrant de pathologies mentales. Mais il constate le fossé infranchissable qui sépare les bénéficiaires des hébergements d'urgence et les autres occupants du site, associations, artisans, indépendants et entrepreneurs souvent jeunes et bouillonnants de projets. Le constat est le même parmi les bénévoles. «A la chorale, j'accueille des femmes et des hommes très fracturés, explique Marie-Paule. Ce n'est pas évident de leur demander d'être présents chaque lundi. Et en plus de chanter juste». Parmi eux, des Malgaches, des Algériens, des

Camerounais mais aussi une Parisienne qui habite dans le quartier. Ils se retrouvent autour d'un piano, parmi les canapés et les chaises de récupération, dans l'ancienne lingerie de Saint-Vincent-de-Paul devenue une cantine solidaire. Elle emploie du mardi au dimanche une quinzaine de travailleurs bénéficiant du dispositif d'insertion de l'association Aurore. Le lieu est devenu le principal point de rassemblement du site mais la rencontre entre les plus fragiles et les autres n'est pas vraiment au rendez-vous. «C'est presque plus les bobos parisiens qui y viennent que les migrants», avoue Marie-Paule. Un constat partagé avec Héroïse Pierre : «Nous avons peu de liens avec les gens en situation précaire. Je côtoie seulement la dame qui fait le ménage une fois par semaine dans notre bâtiment et qui bénéficie d'un dispositif de réinsertion».

La convivialité aux Grands Voisins se joue davantage lors des grands barbecues organisés dès les beaux jours mais aussi dans les cuisines collectives installées dans les bâtiments. La petite équipe de Déclit et des Trucs aime y déjeuner en compagnie de ses voisins d'étage, un ostéopathe indépendant qui plante des graines sur les bordures des fenêtres du bâtiment ou Enquête Asso dont l'activité est de sensibiliser et former à la laïcité dans l'éducation.

Tous saluent la vision avant-gardiste des Grands Voisins qui semble dessiner la ville de demain. Et d'autres opérations similaires sont en cours, à Paris, Ivry-sur-Seine, Malakoff ou encore Arcueil. L'association Plateau Urbain a mis en ligne une plate-forme numérique pour faciliter les candidatures sur les locaux vacants disponibles en Ile-de-France. Son ambition est de profiter du foisonnement des lieux de proximité de toutes tailles sur le territoire. Avec pour finalité sociale, écologique et économique de considérer la vacance comme une opportunité et de mieux utiliser l'existant, dans une logique de préservation et de valorisation des ressources urbaines.

Une fin annoncée

Dans les anciens bâtiments de maternité et de pédiatrie désertés par les femmes enceintes et les jeunes patients, personne ne semble se soucier du temps qui passe et de la fin annoncée des Grands Voisins. Car même si la date n'est pas fixée, il faudra quitter les lieux au plus tard début 2018.

“

**Considérer la vacance
comme une opportunité**

”

Pour Héloïse Pierre, pas de doute, elle compte déménager dans une structure similaire et continuer à occuper les espaces vacants que lui offre la ville réinventée. Marie-Paule espère conserver ses meilleurs chanteurs et monter une chorale dans un autre lieu. Quant à Maël Aïnine Néma Chérif, il prépare dans les prochaines semaines l'ouverture de la Galerie des Arts Voisins, pour y exposer les 60 artistes présents sur le site. Et lorsque les Grands Voisins auront disparu sous les gravats pour laisser la place à un éco-quartier flambant neuf, il caresse le rêve de revenir sur les lieux pour s'y installer durablement. Très bien informé, le peintre-poète a étudié l'opération conduite pour le compte de la Ville de Paris

par la société publique locale d'aménagement Paris Batignolles Aménagement. Il espère y bénéficier d'un logement social pour faire perdurer l'esprit des Grands Voisins et raconter sa légende aux futurs habitants de l'avenue Denfert-Rochereau. ★

SAINT-VINCENT-DE-PAUL DEMAIN

Aménageur : Paris Batignolles Aménagement

Etudes urbaines : Anyoji Beltrando

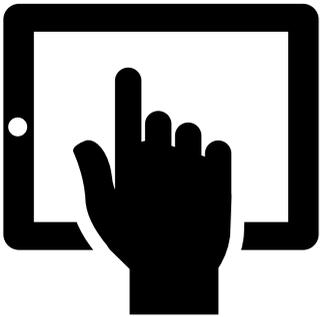
Paysagiste : TER

Superficie : 3,4 hectares (60% du bâti réhabilité), soit 60875 m² dont :

- Logements : 43 140 m² dont 50% de logements sociaux
- Commerces et activités : 6 345 m²
- Equipements publics : 5 390 m²
- Equipement privé d'intérêt général à vocation culturelle (CINASPIC) : 6 000 m²
- Espaces publics : 13 160 m²

L'opération propose « une nouvelle génération de quartier durable alliant sobriété et innovation technologique, dans le respect de la trame paysagère, du patrimoine et de l'histoire du site. La réduction de l'empreinte écologique, l'adaptation au changement climatique et l'économie circulaire guideront la conception de ce futur éco-quartier. De nouvelles manières d'investir l'espace, de travailler, de consommer, y seront explorées (immeubles réversibles, utilisation des sous-sols, mutualisation des surfaces), dans l'esprit d'un véritable laboratoire d'expérimentation urbaine. »

La "Civic Tech"



© all-free-download.com

La technologie s'introduit dans tous les champs de notre vie. L'engagement politique et citoyen ne fait pas exception et c'est à travers la «**Civic Tech**» qu'une nouvelle démocratie s'invente. Des plateformes en ligne cherchent à revivifier les formes d'engagement à une époque où se manifeste une défiance des Français à l'égard des politiques et le sentiment d'une action publique déconnectée des réalités. **L'engagement se conçoit désormais hors des structures traditionnelles.**



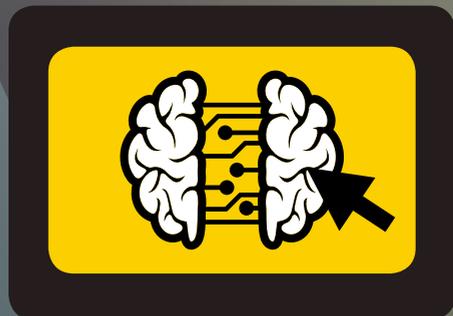
© Fotolia



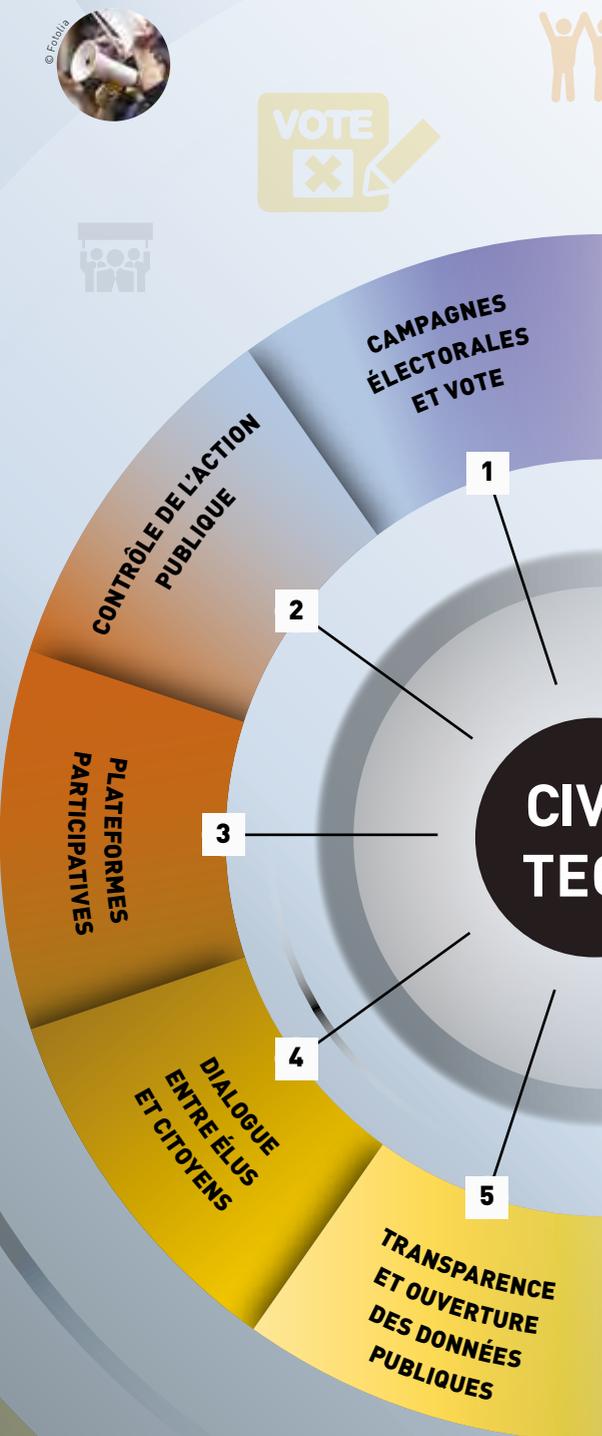
© Sophie Krapp



© Sophie Krapp



© all-free-download.com - © iStock.com



Les enjeux de la Civic Tech sont multiples. Autour de 3 axes, il s'agit de rénover la démocratie et d'améliorer son fonctionnement. Les plateformes de consultation en ligne permettent à des milliers de citoyens de participer à l'orientation et à l'élaboration des politiques publiques et des projets de loi. La transparence de l'action publique à travers la publication en ligne des données publiques (open data) permet à chacun de contrôler, par exemple, le bon usage des subventions d'État votées en loi de finances. Le dialogue entre les élus locaux et les citoyens grâce à des interfaces simples permet aux habitants de partager une idée ou de signaler des dysfonctionnements, et aux élus de répondre rapidement à ces interpellations.

Des dizaines de start-ups ou d'associations sont recensées sur l'annuaire collaboratif « La Civicthèque ». Et leur nombre augmente chaque jour, avec pour objectif d'élargir le nombre de participants à la décision politique, d'éclairer l'avis des citoyens, de co-construire des politiques publiques plus efficaces et d'accélérer le processus démocratique grâce à la technologie et l'innovation. Change.org, la plateforme de pétitions en ligne, est l'une des pionnières. Fondée en 2007 aux États-Unis, elle a réuni 1,3 million de signatures pour la pétition « Loi Travail : non merci », pesant à sa façon sur la réécriture du texte. De son côté, Voxe.org, le comparateur de programmes politiques lancé en 2012, revendique 3,7 millions d'utilisateurs dans le monde. En 2017, lors des élections présidentielles françaises, il permettra aux internautes d'interpeller un candidat ¹. En France aussi, des plateformes voient le jour. Parmi les plus anciennes, NosDéputés.fr et NosSénateurs.fr ont été développées par l'association Regards Citoyens qui propose des outils de suivi de l'activité des parlementaires ². De son côté, Parlement&Citoyens propose de rassembler parlementaires et citoyens autour de l'élaboration des lois ³. Avec Fluicity ou TellMyCity, élus et habitants peuvent dialoguer de façon presque instantanée ⁴. L'Etat montre qu'il veut aussi être au rendez-vous de ce renouveau citoyen en proposant Data.gouv.fr. Développé par la mission Etalab, le site permet à toute administration publique de publier ses données publiques en ligne ⁵.

Si le débat et la participation citoyenne prennent un nouveau visage grâce à ces innovations, Loïc Blondiaux ¹, professeur de science politique, tempère l'enthousiasme avec lequel les plus jeunes scandent la Civic Tech comme la solution aux maux d'une démocratie poussiéreuse : « S'il y avait une volonté politique de participer, du fait des instruments disponibles, elle devrait produire des résultats. Mais il n'y a pas de volonté publique de faire participer les citoyens ». Pourtant, même si la révolution politique par le numérique se fait encore attendre, le politiste est plus optimiste qu'il n'y paraît puisqu'il n'hésite pas à déclarer : « Mais nous sommes peut-être fin 1788 ». ★

¹ Loïc BLONDIAUX, *Le nouvel esprit de la démocratie. Actualité de la démocratie participative*, Seuil, collection « La république des idées », 2008.



© Sophie Krapp

CET ARTICLE S'APPUIE LARGEMENT SUR L'ÉTUDE « QUI PAIERA LA VILLE (DE) DEMAIN ? » QUE NOUS AVONS CONDUITE AVEC NICOLAS RIO (ACADIE) ET CLÉMENT FOURCHY (ESPELIA) : WWW.MODELESECONOMIQUESURBAINS.COM

Cinq nouveaux mots de la ville



Isabelle Baraud-Serfaty

Maître de conférences à Sciences Po (Master Stratégies Territoriales et Urbaines), elle anime un cours sur les acteurs privés de la ville.

Consultante en économie urbaine et fondatrice de ibicity, elle intervient sur le montage de projets urbains complexes avec un prisme principalement économique, qui se concentre, d'une part, sur l'analyse du jeu d'acteurs et les leviers de la coproduction (notamment public-privé) et, d'autre part, sur le modèle économique des opérations. Elle tient un blog sur le site ibicity.fr.

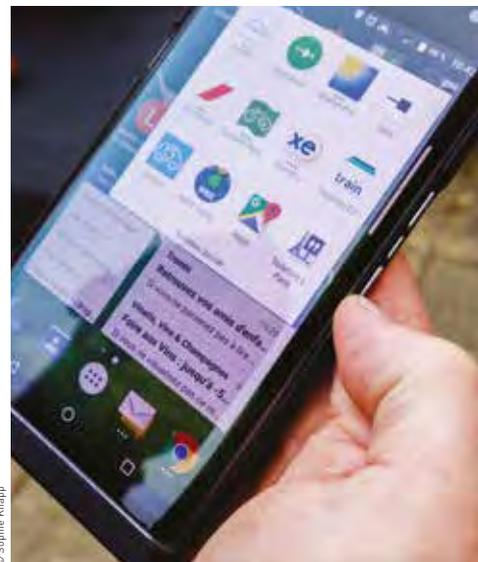
En 2014, la collection « Que sais-je ? » publiait *Les 100 mots de la ville*. Ce petit livre est à l'image de ses auteurs, Julien Damon et Thierry Paquot : riche, incisif, stimulant. Mais depuis trois ans, de nouveaux mots s'imposent pour décrire les réalités qui émergent sous l'effet notamment de la révolution numérique mais aussi de la contrainte financière, du défi

environnemental et de l'évolution des mentalités. En voici donc cinq que nous rajouterions volontiers. Par ordre alphabétique bien sûr !¹

Agrégateur

Se positionnant comme intermédiaires entre des fournisseurs d'offre (de mobilité, de services bancaires, d'énergie) et des consommateurs d'offre, les agrégateurs permettent aux habitants-clients-usagers de comparer et combiner les offres qui leur sont faites. Ce rôle d'agrégateur n'est pas nouveau : par exemple, les « centrales de mobilité » permettent depuis longtemps à l'utilisateur, malgré la multiplicité des autorités organisatrices de transport et des opérateurs de mobilité sur un territoire, d'avoir un billet unique et des horaires coordonnés. Mais les agrégateurs, jusqu'à présent unidirectionnels et sectoriels, ont désormais la capacité d'élargir leur champ d'intervention en agrégeant les offres émanant de la multitude (par exemple une offre de partage de son véhicule) et en combinant des offres relevant de plusieurs secteurs (par exemple une offre de logement couplée avec

une offre de mobilité). Sidewalk Labs, la filiale d'Alphabet (mère de Google), est l'archétype de ces nouveaux agrégateurs qui, en préemptant ainsi la relation avec l'utilisateur, peuvent asservir les autres acteurs de la chaîne et viennent concurrencer les collectivités jusque dans leur fonction d'autorité organisatrice. Les agrégateurs opèrent le plus souvent via des plateformes.



© Sophie Knapp

¹ Les mots avec deux astérisques renvoient aux entrées du « Que sais-je ? », ceux avec un astérisque aux cinq nouveaux mots.



© Sophie Knapp

Plateformes

Au sens strict, une plateforme est un système technique qui permet de faire transiter des informations et des services et ainsi de mettre en contact offre et demande sur un marché spécifique. Par exemple, un « circuit court », comme un « smart grid » (réseau énergétique intelligent), est une « plateforme ». De manière plus large, la plateforme peut désigner l'écosystème complet de services, dont elle occupe le centre et qu'elle a contribué à développer en ouvrant des fonctionnalités sur lesquelles d'autres acteurs s'appuient pour développer leurs propres innovations : API (interfaces de programmation), kits de développement, open source, etc.⁴. Par extension enfin, la notion de plateforme renvoie de plus en plus à l'opérateur du système technique - Google, Airbnb, ou Uber sont des plateformes - et tend ainsi à se confondre avec l'agrégateur.

Les plateformes émergent ainsi comme une nouvelle infrastructure (au sens où elle constitue le soubassement de l'ensemble) de la ville. Ce nouveau modèle vient se superposer à « la ville des réseaux » qui s'était historiquement développée au XIX^e siècle autour des grands réseaux techniques (adductions d'eau potable, égouts d'évacuation des eaux pluviales et des eaux usées, réseaux de transports en commun, réseaux de distribution de l'électricité et

Multitude

L'émergence de la « multitude » (selon le concept forgé par Nicolas Colin et Henri Verdier²) est au cœur de la nouvelle économie qui se met en place avec la nouvelle révolution industrielle qu'est la révolution numérique. Désormais, les individus-habitants-consommateurs deviennent producteurs, de données, de travail, d'information, de places libres dans leur voiture ou leur logement, d'énergie, et peuvent se mettre en relation entre eux indépendamment des grandes organisations, collectivités et entreprises. Les conséquences de l'évolution de cet habitant-consommateur, devenu producteur, sont nombreuses : brouillage de la distinction usager/client/consommateur/producteur ; brouillage

de la frontière entre marchand et non marchand ; création de nouvelles recettes pour les usagers ; redistribution des capacités de production ou de financement... Ainsi, le site Airbnb incarne un nouveau modèle immobilier sans actifs propres, au sein duquel la propriété des chambres est éclatée entre une multitude d'individus. Zenpark permet à ses membres de se garer plus facilement en accédant à un « réseau intelligent de parkings partagés », ce réseau étant « constitué par des partenaires (hôtels, bailleurs résidentiels, entreprises, exploitants de parkings, bâtiments administratifs...) qui optimisent ainsi l'utilisation de leurs places »³.

² L'âge de la multitude, Nicolas Colin et Henri Verdier, Armand Colin, 2015.

³ Extrait du site zenpark.com (dernière visite le 12/12/2016).

⁴ Source : Conseil National du Numérique, Rapport sur la neutralité des plateformes, 2014.



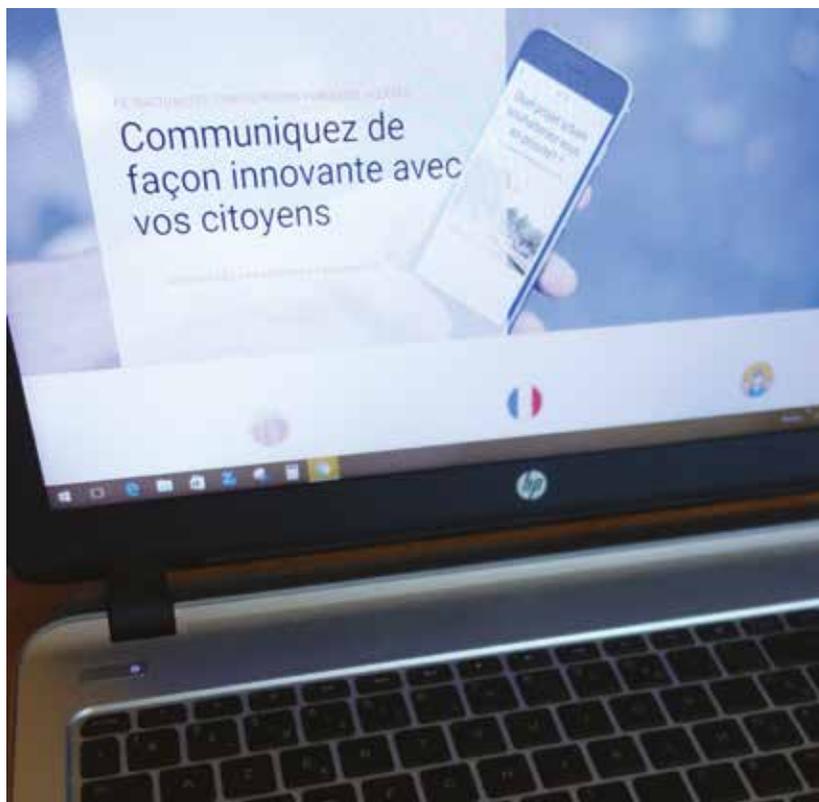


du gaz). L'existence de ces réseaux était nécessaire, et suffisante, pour fournir le service urbain. Désormais, dans un contexte où la révolution numérique a eu lieu et où le développement durable privilégie la sobriété, ce qui devient clef pour fournir le service urbain, c'est la capacité à adresser l'individu et à activer la multitude, ainsi qu'à bénéficier de l'hybridation sectorielle par des circuits courts.

Temps réel

Un transporteur public national promet de fournir « l'info trafic en temps réel » ; une start-up lyonnaise suggère : « Pour faciliter votre stationnement, retrouvez les emplacements et les disponibilités en temps réel ». L'ajout de ce qualificatif réel à un temps qui n'est pas irréel est emprunté au langage informatique : les « systèmes informatiques temps réel » ne doivent pas simplement délivrer des résultats exacts, ils doivent les délivrer dans des délais imposés.

L'émergence de ce terme dans le champ de la ville témoigne du fait que les temps des usagers de la ville sont de plus en plus différenciés (la notion d'heure de pointe a presque disparu) et que les nouveaux systèmes techniques (notamment les capteurs et surtout les smartphones qui permettent des informations montantes et descendantes, instantanées et localisées) rendent possible un



© Sophie Knapp

« monitoring » permettant d'optimiser en continu les flux dans la ville en jouant sur cette différenciation des temps. Il devient ainsi possible d'appliquer à l'ensemble des flux de la ville les mécanismes d'effacement bien connus des énergéticiens : la réduction de quelques pourcents des pics d'embouteillage par une meilleure connaissance de l'état du trafic (voire avec des mécanismes

tarifaires incitatifs incitant financièrement à différer un déplacement) permet ainsi d'éviter beaucoup de pertes de temps, de pollution et d'énervements, mais elle permet surtout d'éviter une nouvelle rocade sur un périphérique et plus largement, couplée à l'activation de la multitude, d'ajuster en permanence l'offre et la demande d'infrastructures.



Certes, les politiques temporelles cherchant à harmoniser les rythmes urbains ne sont pas nouvelles. Mais elles peinaient jusqu'à présent à se généraliser, faute précisément de pouvoir prendre en compte les spécificités de chaque individu (et pas seulement de « catégories » d'individus), à chaque instant. Ceci est désormais possible.

Ville post-servicielle

Le constat de l'émergence d'une ville « servicielle », de plus en plus conçue en fonction d'un usage décorrélé de la propriété, n'est pas nouveau⁵. Il correspond d'ailleurs au basculement opéré dans le monde des entreprises d'une approche centrée « offre » à une approche centrée « usage » et renvoie plus largement à la diffusion de l'économie de la fonctionnalité à l'ensemble des secteurs. Cette « City as a service » - par analogie avec ce qui a émergé dans le monde des logiciels (Software as a Service, SaaS) et a déjà été transposé à la mobilité (Maas) - serait ainsi conçue comme un bouquet « tout compris » de services centrés sur l'utilisateur, incluant l'hébergement (comprenant la fourniture énergétique, l'eau, l'assainissement, les déchets), la mobilité, la sécurité, la santé, les loisirs, etc.

© Sophie Krapp

⁵ Cf. « Pourquoi la ville sera servicielle ? », Bruno Marzloff, novembre 2011 (sur le blog de Chronos). et l'article « La nouvelle privatisation des villes » que nous avons publié en mars 2011 dans la revue Esprit.





© Sophie Knapp



© Sophie Knapp

Mais la révolution numérique fait franchir un pas supplémentaire à cette ville servicielle (d'où le qualificatif « post-serviciel »), à la fois en faisant de l'habitant-usager -consommateur un producteur de services urbains (cf. multitude) et en permettant un hyper-ciblage qui permet une connaissance de la demande fine et instantanée.

La reformulation de l'offre de services urbains et des périmètres sectoriels que l'on constate de fait témoigne ainsi de ce glissement serviciel mais aussi des nouvelles

logiques de production à l'œuvre : la gestion des transports urbains bascule vers la gestion de l'offre de mobilité (publique et privée), la mission de distribution de l'énergie

devient celle de favoriser la performance énergétique, le traitement des déchets fait place à l'économie circulaire, et l'immobilier vise de plus en plus à activer des usages.

Il faudrait encore rajouter beaucoup d'autres mots. Ce sera pour plus tard. Mais il y aurait sans doute aussi une entrée à supprimer : « smart-city ». Certes, le terme peut être utile pour désigner certaines villes qui croient en des approches très technicistes pour améliorer leur fonctionnement. Mais nous pensons que le terme « ville intelligente » désigne plus largement la ville saisie par la révolution numérique. Si le terme a pu aider à appréhender une réalité émergente et protéiforme, force est de le constater : toutes les villes sont désormais intelligentes. ★

SOPHIE KNAPP

“
Des valeurs d'entraide,
de solidarité,
de civisme et de bon sens
”

OuiHop', l'auto-stop urbain



© Sophie Knapp

AVANT DE PRENDRE SA VOITURE, LUDOVIC ENTRE SON TRAJET SUR OUIHOP'.

LE MOTEUR DE L'ÉCONOMIE, QUI S'INCARNAIT AU XX^E SIÈCLE DANS UN PÉTROLE ABONDANT ET PEU CHER, A CHANGÉ DE VISAGE. IL S'EST DÉPLACÉ DU CÔTÉ DES MILLIERS D'INDIVIDUS CONNECTÉS ENTRE EUX. POUR LE CO-AUTEUR DE L'ÂGE DES MULTITUDES¹, NICOLAS COLIN¹, ILS CONSTITUENT LE FONDAMENT DE LA RÉVOLUTION NUMÉRIQUE. PARMIS EUX, LUDOVIC, UTILISATEUR DE OUIHOP', L'APPLICATION D'AUTO-STOP EN VILLE.

Google Map, Citymapper, Autolib', Uber, Geovelo, Inrix, le smartphone de Ludovic, 47 ans, ressemble à un vaste catalogue du **citadin mobile et connecté**. Parmi les applications qu'il utilise régulièrement, OuiHop' a pris une place de choix. Accro des cartes et des plans depuis son enfance, Ludovic navigue parmi tous les modes de mobilité urbaine : voiture, moto, scooter, vélo, marche à pied. Plus jeune, il a pratiqué l'auto-stop, comme Laurent Maghdissian, co-fondateur de OuiHop' avec Franck Rougeau et Jean-Baptiste Boneu. Les trois jeunes hommes ont grandi en banlieue parisienne et connu les RER en grève et les bus qui n'arrivaient pas. Forts de cette expérience, ils ont créé en 2014 OuiHop', la seule application d'auto-stop en ville 100% instantanée.

La **mobilité en ville**, c'est un peu la passion de Ludovic. Quand Vélib' est lancé en 2007, il est parmi les premiers utilisateurs à tester le vélo dans les rues de Paris. A l'époque, il n'existe

pas encore d'application mais Ludovic y voit déjà une nouvelle forme de mobilité connectée via Internet. Salarié chez Air France, il est aussi l'un des premiers à s'inscrire sur le site interne de covoiturage lancé par l'entreprise. Une initiative qui s'est soldée par un échec. « Les gens ne veulent pas être coincés avec le même collègue tous les jours, souligne Elisabeth Grosdhomme Lulin, directrice générale de la société d'études et de conseil de prospective et d'innovation Paradigmes et caetera. Les gens veulent bien partager leur voiture mais sans contrainte. Un covoiturage entre collègues peut vite créer des obligations ; il faut attendre le collègue en retard, faire parfois un détour et respecter les horaires convenus à l'avance ». Un problème qui n'existe pas avec OuiHop'. La liberté et l'instantanéité, des principes qui ont séduit Ludovic : « Si je ne veux pas prendre de passager, je n'allume pas mon application. » C'est pour marquer cette différence que Laurent

¹ L'âge des multitudes, entreprendre et gouverner après la révolution numérique, Nicolas Colin et Henri Verdier, Armand Colin, 2015



© Sophie Knapp

LUDOVIC EST UN «OUIHOPER» ACTIF QUI A LE SENTIMENT D'APPARTENIR À UNE COMMUNAUTÉ.

Maghdissian préfère parler d'auto-stop plutôt que de covoiturage : « Il n'y a jamais de prise de rendez-vous programmée. On prend simplement quelqu'un sur son passage, comme en auto-stop. »

C'est pourtant avec un collègue que Ludovic a commencé à utiliser OuiHop'. Le principe est simple : en tant que conducteur, il rentre son trajet sur son téléphone et celui-ci devient un GPS qui publie son itinéraire sur l'application. S'il prend un passager durant son trajet, il gagne une **monnaie virtuelle**, « **Hopiz** », qu'il peut convertir en récompense : carte de lavage, bon d'essence ou place de parking. De son côté, le passager sait par géolocalisation quelles voitures se trouvent dans son périmètre et vont au même endroit que lui. Si un trajet l'intéresse, il se manifeste et sa demande est transmise à l'automobiliste. Pour bénéficier de ce service, il doit s'acquitter de 2 euros par mois.

Une mobilité collaborative et ludique

Avec ses 15000 utilisateurs, ses 30000 trajets proposés par mois et ses 500 trajets effectués, OuiHop' reste encore confidentiel. Mais la start-up est accompagnée dans son développement. Portée par le pôle de compétitivité Mov'eo, elle a le soutien de sponsors institutionnels. L'Ademe a financé ses expérimentations et elle a été lauréate de la Green Tech Verte. En phase de croissance, ses fondateurs espèrent atteindre la rentabilité d'ici deux ans. Ils travaillent avec des collectivités pour créer des points stop permettant d'identifier les points de rencontre entre conducteurs et passagers. Un système peu coûteux qu'ils viennent de mettre en place sur le plateau de Saclay encore mal desservi par les transports en commun. Aujourd'hui, ils se développent du côté des

entreprises, misant sur la flexibilité de l'application pour que les salariés ne se sentent pas contraints. Et ils ont des ambassadeurs précieux pour les aider dans leurs démarches. Alors que Laurent Maghdissian tentait en vain de se faire connaître auprès d'Air France, c'est Ludovic qui a écrit au département du développement durable d'Air France pour vanter les mérites de OuiHop'. Son enthousiasme contagieux a permis une mise en relation rapide à laquelle Laurent Maghdissian ne croyait plus.

Les échanges avec les **OuiHopers**, comme les appellent les fondateurs de OuiHop', sont fondamentaux à leurs yeux. Si les conducteurs et les passagers les aident à améliorer l'application au quotidien, ils sont aussi les meilleurs promoteurs de l'auto-stop connecté auprès des entreprises. Pour favoriser le partage, Laurent Maghdissian n'hésite d'ailleurs pas à appeler directement les OuiHopers qui le sollicitent. Lorsqu'il a eu Ludovic au téléphone pour la première fois, celui-ci ne lui a pas caché sa joie : « J'adore votre application ! J'en avais même rêvé avant que vous ne la lanciez ! » Conscient d'appartenir à une communauté, séduit par l'aspect ludique, Ludovic aime tester les nouveautés des applications pour faire des retours et contribuer à leur amélioration. En cela, il participe à la smart attitude revendiquée par les fondateurs de OuiHop' : « Nous avons la conviction que notre application est un service public. Ce que nous cherchons, c'est rajouter une composante de mobilité à un service public. Nous sommes dans une logique pédagogique : initier des changements de comportement autour des valeurs d'entraide, de solidarité, de civisme et de bon sens. OuiHop' n'est qu'un des éléments d'un monde plus logique où la notion de partage est très forte. » Un partage que Ludovic décline dans tous les domaines : partage du karsher entre voisins, échange de service de gardiennage d'animaux dans son quartier... Usager militant et coproducteur actif de la ville durable, il a récemment écrit à l'application Citymapper pour que ses concepteurs entrent OuiHop' dans leurs paramètres de mobilité. Et il attend avec gourmandise l'arrivée de la Google Car et des applications de demain. ★

Du paysan de la III^e République à l'agriculteur du XXI^e siècle

1960

1875

D'APRÈS LES TRAVAUX
DE BERTRAND HERVIEU



Bertrand Hervieu

Vice-président du Conseil général de l'alimentation, de l'agriculture et des espaces ruraux. Il a été secrétaire général du Centre international de hautes études agronomiques méditerranéennes et président de l'Institut National de la Recherche Agronomique (INRA). Il a été conseiller de plusieurs ministres de l'Agriculture et de la Pêche.

ILS FURENT LE SOCLE DE LA PATRIE SOUS LA III^e RÉPUBLIQUE. ILS FURENT ENJOINTS À NOURRIR LE PAYS ET À SE MODERNISER SOUS LA V^e RÉPUBLIQUE DE CHARLES DE GAULLE. AUJOURD'HUI MINORITAIRES DANS LA SOCIÉTÉ FRANÇAISE, LES AGRICULTEURS SONT CONFRONTÉS À DES RUPTURES ET À DES ÉCLATEMENTS SANS PRÉCÉDENT. A BOUT DE SOUFFLE, ILS S'ISOLENT AU LIEU DE RÉINTERROGER LEUR PLACE DANS UNE SOCIÉTÉ QUI ATTEND D'EUX BIEN PLUS QUE DES POULETS AU MODE D'ÉLEVAGE DISCUTABLE.



© Sophie Kravag
BERTRAND HERVIEU

1875, la France connaît sa dernière disette et prend conscience qu'elle est incapable de se nourrir. Quelques années auparavant, le 2 septembre 1870, la capitulation de l'armée française à Sedan marque les débuts difficiles de la III^e République. Dans cette période troublée, Léon Gambetta est convaincu que la République ne peut s'appuyer que sur ceux que l'on appelle alors « les paysans ».

En 1881, il prononce à l'Assemblée nationale cette phrase devenue célèbre : « Faisons chausser aux paysans les sabots de la République. Lorsqu'ils les auront chaussés, la République sera invincible. »

Le projet républicain de Gambetta se heurte à la vision des conservateurs monarchistes catholiques qui considèrent les paysans comme

1951

1968

1930

leur base sociale. Pour gagner «la guerre des deux France», Gambetta crée en 1881 le ministère de l'Agriculture, avec l'idée d'en faire un outil politique de ralliement. Ce ministère a en charge les territoires, mais aussi la formation, la santé, la protection sociale, les échanges économiques et les marchés. Par son existence et son action, il distingue la population paysanne de la population ouvrière et de ses turbulences. Trois valeurs fondent cette alliance de la République et des paysans : patrimoine, patriarcat et patriotisme.

Un dispositif d'encadrement idéologique, économique et social se met en place à travers une multitude d'institutions. Le Crédit agricole, les coopératives agricoles, le mutualisme agricole ou encore le syndicalisme agricole voient le jour à une époque où 50% de la population active est composée de paysans.

Les paysans, socle de la patrie

Les paysans se trouvent ainsi à l'épicentre de la guerre des deux France : propriété exclusive de l'Église et socle de la République. Pourtant, dès les années 1930, la naissance des mouvements d'action catholique et de la jeunesse agricole catholique (JAC) amorce une réconciliation entre la République et l'Église. Les mouvements d'action catholique (JOC, JEC et surtout JAC) prennent en compte les individus à travers leur appartenance sociale et professionnelle (ouvrier, étudiants, agriculteurs) et plus seulement comme un «troupeau» contrôlé par le découpage paroissial. Ces mouvements développent dans les campagnes une éducation

“ Les agriculteurs appartiennent aujourd'hui à une minorité parmi d'autres ”

populaire ambitieuse. On fait lire aux paysans Simone Weil ou Pierre Teilhard de Chardin. Une révolution culturelle s'opère, accompagnée d'une mutation majeure dans la société paysanne. Les jeunes, saisis d'un appétit intellectuel nouveau, réclament davantage d'autonomie. Et au lendemain de la seconde guerre mondiale, conscients de la nécessité de moderniser les campagnes, ils forment des cercles de jeunes agriculteurs. En 1951, ces cercles débouchent sur la création au sein de la Fédération nationale des syndicats d'exploitants agricoles (FNSEA) d'un syndicat destiné aux agriculteurs de moins de 35 ans.

Si les jeunes agriculteurs sont conscients qu'ils doivent agrandir leurs exploitations pour se développer, il n'est pas seulement question de modernisation et de mécanisation. Leurs revendications portent aussi sur la vie au quotidien. Ils imposent la décohabitation des générations et veulent échapper à la pression familiale qui s'exprime notamment dans

les stratégies matrimoniales. Le mouvement de modernisation se veut total : économique, culturel et social. Il s'incarne dans le modèle d'exploitation structuré autour du couple autonome. Le gouvernement soutient ce processus d'émancipation par deux dispositifs emblématiques : l'indemnité viagère de départ permettant le départ des plus anciens et la dotation jeune agriculteur facilitant la reprise de l'exploitation.

Un moment de grâce

A l'avènement de la V^e République en 1958, les jeunes agriculteurs deviennent les interlocuteurs privilégiés du Premier Ministre, Michel Debré, qui souhaite en finir avec l'archaïsme agricole. Charles de Gaulle, qui entretient pourtant depuis la guerre des relations glaciales avec les agriculteurs, déclare alors : «Un pays qui ne peut pas se nourrir ne saurait être un grand pays». Les relations entre le monde agricole et le nouveau pouvoir se développent dans un état de grâce. Deux lois décisives (1960 et 1962) instaurent un cadre qui, jusqu'à très récemment, a régi la politique agricole française et, très largement, celle de l'Europe.

Cette politique repose sur la garantie des prix, mais surtout sur un régime de cogestion impliquant étroitement la profession et ses organisations, mis en scène par des rencontres mensuelles entre le ministre de l'Agriculture et les institutions professionnelles, et par une grande conférence annuelle sous la présidence du Premier Ministre. En mai 1968, la FNSEA est la seule organisation syndicale reçue par le Président de la République. Pendant 30 ans, aucune décision importante

1958

en matière de politique agricole ne sera prise sans l'assentiment de la FNSEA. L'électorat agricole sait être reconnaissant ; il s'ancre durablement et massivement à droite.

Un sentiment de déclin

Les agriculteurs représentent aujourd'hui 3% de la population active. Ils sont une minorité parmi d'autres, mais à une différence près : ils se pensent comme une minorité venant d'une majorité. Cette spécificité explique en partie

les difficultés qu'ils traversent aujourd'hui. Dans le même mouvement, le profil des agriculteurs s'est diversifié. Les exploitations familiales se sont spécialisées dans un secteur comme le lait ou les céréales, mais elles sont prises en tenaille par deux formes émergentes d'organisation du travail et du capital en agriculture. D'un côté, l'émergence d'une agriculture de firme n'a plus rien de familial. A l'opposé, on voit éclore un système de micro-entreprises appliquées à l'agriculture sous l'impulsion de jeunes qui ne sont pas issus du milieu agricole.



Pour aller plus loin

SOCIOLOGIE DES MONDES AGRICOLES,

Bertrand Hervieu et François Purseigle, Editions Armand Colin, 2013.

LES MONDES AGRICOLES EN POLITIQUE,

Bertrand Hervieu, Nonna Mayer, Pierre Muller, François Purseigle, Jacques Rémy, Presses de Sciences Po, 2010.

“
**Les agriculteurs
 représentent
 aujourd'hui 3%
 des actifs**
 ”

Pendant des décennies, le monde agricole a bénéficié d'un traitement particulier. Aujourd'hui, les agriculteurs vivent une situation difficile, d'autant plus que l'État n'est plus en mesure d'intervenir, n'ayant plus les moyens budgétaires pour le faire. Quant aux Français, leur cœur balance entre haine et amour, accusant les agriculteurs de rendre malades leurs enfants à coup de pesticides, tout en se pressant chaque année pour les célébrer au Salon de l'Agriculture. Face à eux, les agriculteurs se referment et s'isolent, faisant preuve de défiance à l'égard de tout dialogue social, rejetant toutes les questions autour de l'environnement, des pesticides ou des engrais.

La survie alimentaire n'est plus une question centrale en France. La santé et l'environnement se sont invités dans le débat. Les agriculteurs français, persuadés que l'agriculture biologique ne serait qu'une mode éphémère, ont pris du retard en Europe. Une rupture parmi d'autres qui illustre le déclin d'une catégorie socioprofessionnelle de plus en plus éclatée et qui cherche de nouveaux repères, nostalgique d'une époque où elle incarnait l'un des piliers de l'identité française. ★

1968 1881
 1930
 1951



ACCUSÉS DE POLLUER À COUP
DE PESTICIDES, LES AGRICULTEURS
SE REFERMENT ET S'ISOLENT.

ENTRE TIEN

PROPOS RECUEILLIS PAR SOPHIE KNAPP

ENTRETIEN
ENTRETIEN
ENTRETIEN



LOIN DE LA PARTICIPATION CITOYENNE COMME SIMPLE CONSULTATION, L'ANGLETERRE S'EST DOTÉE D'UN OUTIL IMPLIQUANT LES HABITANTS, LE « NEIGHBOURHOOD PLANNING ». CLAIRE COLOMB, SPÉCIALISTE DE L'AMÉNAGEMENT ET DES POLITIQUES URBAINES AU ROYAUME-UNI, NOUS ÉCLAIRE SUR CETTE NOUVELLE ÉCHELLE DE LA PLANIFICATION URBAINE.



Claire Colomb

Claire Colomb est enseignante-chercheuse en sociologie urbaine et en aménagement du territoire européen à la Bartlett School of Planning, University College London (UCL), depuis 2005. Elle est diplômée de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris et docteur en aménagement urbain et régional de UCL, et membre du Royal Town Planning Institute (l'ordre des urbanistes britannique). Ses travaux de recherches portent sur l'analyse comparée des systèmes et pratiques de planification et d'aménagement en Europe, l'influence de l'Union européenne sur l'aménagement, la gouvernance urbaine et les politiques urbaines au Royaume-Uni, en France, en Allemagne et en Espagne et enfin les mobilisations et conflits sociaux autour des questions d'urbanisme.



AVEC SES 8 MILLIONS D'HABITANTS, LONDRES EST LA VILLE LA PLUS MULTICULTURELLE ET LA PLUS INÉGALITAIRE D'EUROPE.

Le « Neighbourhood planning », une nouvelle échelle de planification citoyenne à l'anglaise

Dans quel contexte est né le « Neighbourhood planning » ?

A son arrivée au pouvoir en 2010 après une longue période de gouvernement travailliste, le parti conservateur a réformé le système d'aménagement et d'urbanisme avec une loi de 2011, le « Localism Act », qui démantèle l'échelon régional de planification stratégique créé par les travaillistes et crée un nouvel outil de planification, le « Neighbourhood planning », c'est-à-dire la planification à l'échelle des quartiers. Il souhaitait faire évoluer le système d'urbanisme et créer une nouvelle façon d'impliquer les habitants dans la prise de décision sur les enjeux d'urbanisme¹.

Quel était le projet de David Cameron avec ce nouvel outil ?

Il souhaitait un Etat réduit et une société civile plus forte. Lors des élections de 2010, David Cameron a répété durant ses discours que l'Etat prenait trop de place, qu'il infantilisait les citoyens et qu'il ne laissait pas assez de place à l'initiative individuelle. Le concept de « Big Society » et de « New Localism » sont d'ailleurs fondamentaux pour comprendre ce qui s'est passé au niveau de l'urbanisme. Il s'agit de décentraliser non seulement vers les municipalités, mais aussi vers la société civile, pour donner un pouvoir de décision plus fort aux riverains sur les questions d'occupation des sols. Ils bénéficient désormais de moyens juridiques pour s'organiser et prendre en charge certains aspects de la planification locale.



© Ania Topor

En quoi consiste le « Neighbourhood planning » ?

Cet outil donne aux riverains, propriétaires fonciers et acteurs économiques d'un quartier la possibilité de se constituer en ce qu'on nomme un « forum de quartier » pour produire eux-mêmes un plan de quartier, un « Neighbourhood Development Plan ». Ce document peut acquérir, sous certaines conditions², force de loi une fois approuvé par un référendum local. Il influence alors l'octroi des permis de construire en complément du plan local d'urbanisme en vigueur sur le territoire municipal.

¹ cf. IHEDATE l'Annuel 2015, « La politique de la ville en Angleterre de 1960 à nos jours », d'après les travaux de Stephen Hall
https://www.ihedate.org/annuel_2015.pdf

² www.gov.uk/guidance/neighbourhood-planning--2

“

**Une innovation radicale
qui comportait beaucoup d'inconnues**

”



© Sophie Kraupp

Le document doit tenir compte des orientations nationales en matière de planification et d'urbanisme, être en conformité avec les plans locaux d'urbanisme et le droit européen. Autant dire que lorsque le « Neighbourhood planning » a été lancé, c'était une innovation radicale qui comportait beaucoup d'inconnues. En octobre 2016, 2 000 groupes citoyens s'étaient lancés dans l'aventure et 238 plans ont été approuvés par référendum local, dont 2 à Londres. 90 % l'ont été dans des zones rurales, cela concerne donc peu de centres urbains pour l'instant.

Comment les habitants ont-ils été incités à y participer et à accepter la croissance urbaine future dans leur quartier ?

Des mécanismes d'incitation ont été mis en place par le gouvernement pour contrer le risque d'opposition populaire à la croissance urbaine, notamment la construction de nouveaux logements. Ainsi, si un quartier se dote d'un plan de quartier approuvé, tout promoteur privé qui viendra y construire des logements devra verser une taxe à la municipalité qui permettra de financer des infrastructures publiques. 25 % de la somme versée par le promoteur privé pourront être utilisés pour financer des améliorations au niveau local

“

**Une carotte pour encourager
l'acceptation sociale**

”



© Sophie Kraupp

que les membres du « forum de quartier » auront eux-mêmes définies. Une carotte pour encourager l'acceptation sociale de la construction de nouveaux logements dans un contexte de crise du logement aiguë dans le sud-est de l'Angleterre.

A Londres, peu de groupes locaux ont montré un intérêt pour ce dispositif.

Comment l'expliquez-vous ?

Londres est la ville la plus multiculturelle et la plus inégalitaire d'Europe. Elle compte plus de 8 millions d'habitants et la population ne cesse d'augmenter. 31% des Londoniens sont nés hors du Royaume-Uni. Les inégalités se creusent, notamment en raison du coût élevé du logement et de la pression immobilière qui pousse les plus pauvres en périphérie. Il est plus difficile de faire de la planification de quartier dans une capitale qui compte une telle diversité sociale, économique, culturelle et de modes de vie, et dont les habitants sont très mobiles. Cela pose la double question : comment définit-on les limites d'un « quartier » et qu'est-ce qu'une « communauté locale » ? Le mot « community » est très employé dans le discours sur la participation citoyenne dans la planification, mais ce concept anglo-saxon n'est pas facile à traduire. Il y a un sous-entendu normatif selon lequel, dans une ville ou un espace plus rural, il doit y avoir une communauté préexistante de citoyens qui s'identifient à un espace et ont une vision claire de leur appartenance locale. Mais il est quasiment impossible de définir une telle « communauté locale » dans une métropole si diverse et hétérogène que Londres.

Quel est le profil des Londoniens qui se sont mobilisés ?

Ce sont surtout des membres des classes moyennes et supérieures³, dans des quartiers plutôt aisés ou en cours de gentrification, ou des membres d'associations locales déjà actives dans les champs de la protection du patrimoine, des espaces verts, de l'urbanisme. Tout comme



© Sophie Knapp

“
Qu'est-ce qu'une
« communauté locale » ?
”

dans les processus traditionnels de participation citoyenne dans la planification (par exemple les enquêtes publiques), les classes populaires, les minorités ethniques, les plus pauvres sont souvent absents. Mais certains forums de quartier créés par des groupes sociaux plutôt aisés ont fait un gros travail d'ouverture et de communication pour impliquer plus de citoyens, au-delà de leurs réseaux sociaux habituels. C'est le cas de celui de Highgate (situé entre les boroughs de Camden et Haringey) et celui de Chatsworth Road, situé dans le borough de Hackney. Hackney est l'un des arrondissements parmi les plus multiculturels et les plus pauvres de Londres, avec 40% de logements sociaux et des poches de gentrification assez fortes.

³ www.metropolitiques.eu/The-Localism-Act-in-London.html



© Anna Topor



© Anna Topor



© Anna Topor



**Pour aller
plus loin**

RECONSIDERING LOCALISM,
Simin Davoudi and Ali Madanipour,
London, Routledge, 2015.

**LOCALISM AND NEIGHBOURHOOD
PLANNING : POWER TO THE PEOPLE ?**
Sue Brownill and Quintin Bradley,
Bristol, Policy Press, 2017.

**THE TAKE-UP OF NEIGHBOURHOOD
PLANNING IN ENGLAND 2011-2015,
WORKING PAPERS IN REAL ESTATE
& PLANNING 06/15, GAVIN PARKER,
UNIVERSITY OF READING, 2015.**

En ligne : <http://centaur.reading.ac.uk/43545/7/wp0615.pdf>

<http://mycommunity.org.uk/take-action/neighbourhood-planning/>

<http://www.ourneighbourhoodplanning.org.uk/>

A Chatsworth Road, c'est surtout la classe moyenne qui a été le moteur du développement d'un plan de quartier qui a été préparé par des jeunes architectes, urbanistes, et designers graphiques récemment installés dans le quartier. Mais ils ont fait des efforts importants pour mobiliser une population présente de longue date, les minorités ethniques, les propriétaires de petits commerces, les habitants de logement social. Et leur rhétorique sur les objectifs du plan (notamment les propositions pour plus de logement social) était très claire : « Nous sommes conscients d'être des « gentrificateurs », nous voulons maintenir la mixité sociale du quartier ». Dans le contexte de Londres, où la crise du logement est le problème numéro un, et où un grand nombre d'habitants (non seulement ceux issus des classes populaires mais désormais ceux des classes moyennes) sont menacés d'être repoussés en périphérie de la ville du fait du prix de l'immobilier, de l'augmentation des loyers et de la diminution du parc de logement social, on peut émettre l'hypothèse que de nouvelles alliances pourraient se créer autour de ces nouveaux outils d'urbanisme.



© Sophie Knapp



© Sophie Knapp

Quel bilan tirez-vous du « Neighbourhood planning » en 2016 ?

C'est un outil ambigu en termes de mobilisation sociale et citoyenne. Il peut jouer un rôle de catalyseur de participation citoyenne dans la planification urbaine dans certains cas. Mais ailleurs, dans le quartier de Stamford Hill à Hackney par exemple, il a été mobilisé par des groupes de riverains « rivaux » qui se proclamaient chacun comme « représentatif » de la population du quartier, créant ainsi des divisions entre « communautés » (en particulier sur des lignes religieuses dans un quartier où vit une importante communauté juive Haredim) et obligeant la mairie à rejeter la constitution d'un forum de quartier pour ne pas attiser les tensions.

Quoi qu'il en soit, la mise en place du « Neighbourhood planning » a permis à une partie des citoyens de passer d'une participation d'opposition à une participation constructive. Ils ont dû élaborer des propositions et écrire des plans pour certains quartiers. Mais à l'échelle

de la ville, il est difficile de dire comment s'articuleront ces plans, quelles seront leurs conséquences globales en termes de production urbaine et de production de logement dans une ville où la crise du logement occupe une place centrale, et quel poids auront ces plans pour maintenir la mixité sociale et fonctionnelle dans les quartiers populaires face aux grandes opérations immobilières et de « densification » que favorisent beaucoup de boroughs. ★



© Amia Topor

→ ENQUÊTE

© Sophie Knapp



LES PAYS-BAS ONT ÉTABLI AU FIL DE LEUR HISTOIRE UNE SOCIÉTÉ DU CONSENSUS, HÉRITAGE DU COMPROMIS AVEC LES CONTRAINTES DE LEUR TERRITOIRE. RÉUSSITE SOCIALE ET ÉCONOMIQUE, LE "POLDER MODEL" EST AUJOURD'HUI BOUSCULÉ PAR DE NOUVELLES PROBLÉMATIQUES ET DOIT RÉPONDRE AUX BESOINS D'UN AMÉNAGEMENT PLUS DÉMOCRATIQUE. ALORS QU'UNE PARTIE DE L'EUROPE EST SUBMERGÉE PAR LA MONDIALISATION, PAR QUELS MOYENS LES NÉERLANDAIS TENTENT-ILS DE RESTER À FLOT ?



LES DEUX TIERS DU PAYS SE SITUENT SOUS LE NIVEAU DE LA MER ET 15% DU TERRITOIRE A ÉTÉ CRÉÉ ARTIFICIELLEMENT.

MARTIN LANOUX,
BENJAMIN MUSELET,
MANON RIVET,
LÉNA SAFFON
ET PHILIPPE ESTEBE

AMÉNAGEMENT ET DÉMOCRATIE :

où en est le consensus néerlandais ?

Pragmatisme et consensus. A eux seuls, ces deux mots résument le fonctionnement politique de l'aménagement du territoire aux Pays-Bas.

Cette faculté à agir rapidement et à trouver des solutions de compromis a permis aux Néerlandais d'atteindre un niveau de développement aussi important malgré les contraintes de leur territoire.

La mission d'études 2016 de l'IHEDATE a permis de mieux comprendre cette façon de faire, mais aussi d'en questionner les limites, notamment au plan démocratique.

Démocratie centralisée : quelle force de la planification par rapport au risque ?

L'aménagement du territoire est, aux Pays-Bas, une politique de démocratie centralisée. La mission d'études au Pays-Bas a été l'occasion de vérifier l'importance de l'État central néerlandais dans l'aménagement du territoire. En effet, si de nombreuses compétences d'État ont été, comme en France, peu à peu décentralisées, les Néerlandais s'accordent à dire que la maîtrise du territoire, qui comprend la gestion des terres

agricoles et des aménagements de protection contre les eaux, est une compétence unique du gouvernement central. Au même titre que la police ou l'armée, l'État aménageur est donc un acteur essentiel à la protection et la préservation du pays. D'une certaine façon, le consensus qui prévaut, sur le rôle central de l'État face au risque permanent de submersion du pays, fait penser à celui qui a permis, après guerre, la reconstruction et le développement du territoire en France.

La différence principale d'avec la situation française réside dans les caractéristiques du territoire. Les politiques françaises d'aménagement du territoire ont toujours oscillé entre le soutien aux champions nationaux et la

recherche de l'équilibre territorial. La configuration des Pays-Bas facilite les choix stratégiques : il n'est pas nécessaire de préserver l'équilibre entre Dunkerque, le Havre ou Marseille puisque tout le monde est d'accord pour dire qu'il n'y a qu'un seul port, Rotterdam ; il n'est pas non plus nécessaire d'arbitrer entre quatre ou cinq aéroports de classe mondiale, il n'en existe qu'un, Schiphol, chacun l'admet.

La planification centrale ne cherche pas non plus à maîtriser l'ensemble du territoire néerlandais. L'État central est maître d'ouvrage et les collectivités disposent d'une grande liberté pour mettre en œuvre les orientations et les objectifs nationaux, pourvu que les résultats visés soient atteints.



LE MAESLANTKETING
EST LE DERNIER BARRAGE
DU PLAN DELTA POUR LUTTER
CONTRE LES INONDATIONS
MARITIMES.

© Sophie Knapp

EN 1953, LA MER DU NORD A INONDÉ LE PAYS,
PROVOQUANT LA MORT DE 1 835 PERSONNES.



© Sophie Knapp

L'EXTENSION DU PORT DE ROTTERDAM, MAASVLAKTE 2, A DONNÉ LIEU À DES NÉGOCIATIONS AVEC LES ASSOCIATIONS DE DÉFENSE DE L'ENVIRONNEMENT.

et la gestion de l'eau notamment. Par ailleurs, certains ministères cherchent à nouer des relations directes avec les sociétés locales, en facilitant l'émergence de projets dits « bottom-up ».

L'art néerlandais de la négociation, une démocratie des parties prenantes

Les Néerlandais sont parvenus à retourner les contraintes de leur espace pour en tirer un avantage comparatif. Dès le XVII^e siècle, le succès commercial des Pays-Bas s'est fondé sur un atout géographique majeur : leur ouverture sur la mer et le monde. Une tradition qui perdure aujourd'hui avec le port de Rotterdam et l'aéroport Amsterdam-Schiphol, dont les dimensions dépassent largement celles du pays. La stratégie de développement de ces méga-projets, qui cristallisent les revendications d'une multitude de parties prenantes, permet d'observer au plus près la transposition de la culture néerlandaise de la négociation à l'aménagement du territoire. Rotterdam et sa périphérie n'ont constitué pendant des décennies qu'une cité dortoir pour les ouvriers du premier port d'Europe et il a fallu attendre le premier choc pétrolier pour que la ville prenne une conscience et une consistance propres. Lors de la conception de Maasvlakte 2, l'extension du port inaugurée en 2013, la Port Authority a revu sa copie plus d'une fois pour mieux articuler le développement du port et celui de la ville et de sa région. Officiellement séparées depuis 2004, les deux entités (ville et port) sont aujourd'hui conscientes de l'interdépendance qui les lie et

Cette organisation est l'exact symétrique de ce que l'on constate en France : au Pays-Bas, ce sont les objectifs qui font l'objet d'une définition nationale précise, laissant les détails de la mise en œuvre aux acteurs locaux ; en France, la situation est presque inversée : le législateur décrit minutieusement les processus sans que les acteurs locaux se trouvent réellement comptables de la réalisation des objectifs. L'aménagement du territoire

“ **La maîtrise du territoire est une compétence unique du gouvernement central** ”

aux Pays-Bas ne s'exprime donc pas en termes d'équilibre et de soutien affiché aux territoires les plus fragiles. Ce que souligne avec force un intervenant, expert en planification urbaine : « Planifier, c'est aller là où est l'action ». Autrement dit, le planificateur ne suscite pas le mouvement, il va le chercher et en utilise les dynamiques. Certains domaines, néanmoins, connaissent encore une intervention forte de l'État, l'agriculture

tentent d'agir de concert dans la conduite des projets de développement du port. Elles ne sont cependant pas les seules à s'inviter à la discussion. La construction de Maasvlakte 2 a suscité les revendications de nombreuses associations de défense de l'environnement, dont le regroupement a porté l'efficacité. Le jeu des compensations environnementales a été habilement conduit par l'autorité portuaire, dans une relation de dialogue plutôt que de confrontation avec le mouvement écologiste. Les espaces naturels intégrés au projet traduisent d'ailleurs l'ouverture du port et de la ville à la négociation, bien qu'ils tardent à voir le jour.

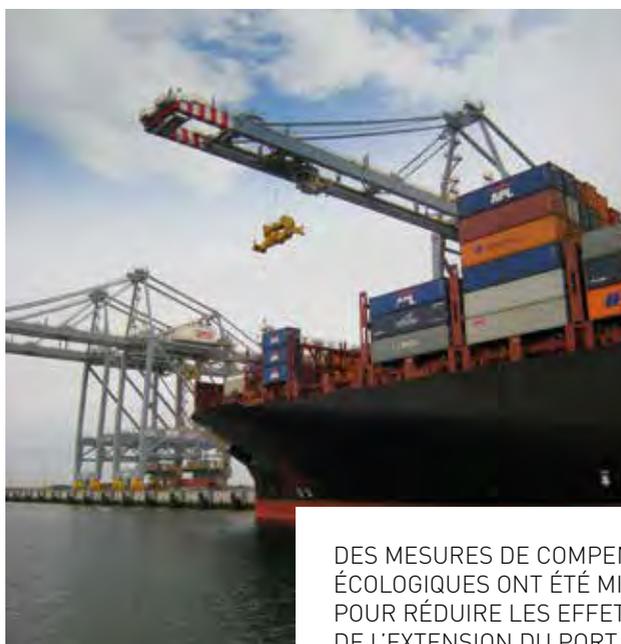
Le développement de Schiphol s'appuie sur une stratégie similaire : il est plus facile, pour une autorité d'aménagement, de dialoguer avec des parties prenantes puissantes et structurées, plutôt que de faire face à une contestation éclatée, toujours susceptible de glisser vers des formes de radicalisation moins contrôlables. D'où ceci que les promoteurs d'un projet d'aménagement considèrent qu'ils ont intérêt à aider les parties prenantes, y compris les plus opposées a priori, à monter en puissance de façon à s'inscrire dans le jeu de la négociation.

La démocratie comme co-production : une approche bottom-up encadrée ?

La participation citoyenne, affichée de façon systématique, n'est-elle qu'une façade, une image de marque ? Ou bien propose-t-elle une ambition et des méthodes utiles pour la réflexion et l'action d'aménageurs français ?



INAUGURÉ EN 2013,
MAASVLAKTE 2 A COÛTÉ
3 MILLIARDS D'EUROS.



DES MESURES DE COMPENSATIONS
ÉCOLOGIQUES ONT ÉTÉ MISES EN PLACE
POUR RÉDUIRE LES EFFETS NÉGATIFS
DE L'EXTENSION DU PORT DE ROTTERDAM.



Quand certaines pratiques illustrent une forme d'exemplarité démocratique néerlandaise, d'autres grandes installations urbaines - comme le quartier d'Ijburg - nous rappellent les contraintes, les obstacles, les déceptions en matière démocratique.

Si cette confiance des gouvernés envers les gouvernants est possible, c'est qu'elle est réciproque. La participation civique

s'inscrit dans une logique entrepreneuriale, qui nourrit un riche écosystème de projets. Les Néerlandais semblent à l'aise avec l'idée de lancer leurs propres projets, d'améliorer l'espace public à leur échelle parce que leurs initiatives trouvent souvent un écho chez les décideurs publics. Ainsi Saskia Beer, jeune chef d'entreprise, s'est donné pour objectif de revitaliser un quartier monofonctionnel. Très vite, son

“ Une véritable
“ingénierie
de la participation” ”

talent et sa motivation déclenchent l'intérêt de la municipalité, qui, depuis, l'accompagne dans la mise en œuvre.

Le gouvernement n'échappe pas pour autant à la tentation de la normalisation. Au nom du développement de initiatives civiques, et pour sensibiliser les autres ministères à cet objectif, le ministère des infrastructures et de l'environnement conçoit, depuis plusieurs années, une véritable « ingénierie de la participation ». Ce ministère a publié un manuel pour entrepreneurs, qui témoigne de la volonté de l'Etat d'être garant de ces projets. Partant d'une bonne volonté, celle de susciter des vocations au sein de la société civile, ce manuel et, plus généralement, les actions du ministère, témoignent aussi d'une tendance à l'encadrement des pratiques « bottom-up ». N'y-a-t-il pas là un paradoxe : peut-on normaliser les initiatives civiques sans risque d'assèchement pour l'écosystème entrepreneurial ?



LES PAYS-BAS SONT LE PRESTATAIRE DE FRET MARITIME LE PLUS IMPORTANT D'EUROPE.

Conclusion

La relation Etat-société est, aux Pays-Bas, encore marquée par des formes de confiances réciproques, qui se traduisent par un consensus sur les grands objectifs nationaux, une pratique de la négociation entre parties prenantes et l'ouverture des institutions aux initiatives venues de la société.

Cette relation s'inscrit dans l'héritage historique de la « pilarisation », soit une société très largement organisée en dehors de l'État,



LE MARCHÉ AUX FLEURS D'AALSMEER
HÉBERGE AUSSI LA PLUS IMPORTANTE
BOURSE INTERNATIONALE AUX FLEURS.

dans le cadre de grands systèmes idéologiques et confessionnels. Elle procède aussi du sentiment collectif d'un espace soumis aux pressions et aux risques de tous ordres, dont la richesse doit être, pour une large part, puisée à l'extérieur, d'où l'enjeu du rapport au monde, qui se marque dans les infrastructures portuaires et aéroportuaires et des institutions mondiales comme le marché aux fleurs de d'Aalsmeer.

Tout n'était pas gagné pour autant. Les Néerlandais ont réussi, au cours de leur histoire, trois retournements spectaculaires. Le premier est celui, bien connu, de la conquête du territoire sur l'eau et sur la mer, fondement de ce que l'on appelle couramment « l'esprit polder », qui fonde une solidarité de riverains face au risque permanent de submersion. Pour autant, cet esprit communautaire n'est pas exempt de campanilisme, dès lors

qu'un des objectifs des communautés de riverains peut être de détourner la fureur des flots vers les voisins. L'intervention d'un État régulateur, fixant des normes collectives est sans doute un contrepoids nécessaire au risque de fragmentation des intérêts locaux.

Le deuxième retournement est celui, moins connu, du sens de la gouvernance des eaux de la Meuse et du Rhin. Tout au long du XIX^e siècle, les Pays-Bas sont gouvernés par l'amont : la France, puis l'Allemagne imposent leur loi aux Néerlandais, de façon à conserver la maîtrise des débouchés commerciaux sur la mer du Nord. Peu à peu, les Pays-Bas reconquièrent leur autonomie et affirment leur souveraineté sur les ports de la mer du Nord, pour en faire les premiers ports d'Europe, et une source de richesse majeure pour le pays.

Le troisième retournement a consisté, plus récemment, à dépasser l'état de langueur dans lequel le pays avait été plongé, suite à ce qu'il est convenu d'appeler « the Dutch disease ». Ce terme, forgé dans les années 1970, désigne la désindustrialisation des Pays-Bas, du fait de l'enrichissement du pays grâce à la rente procurée par les gisements de gaz de Groningue. En quelques vingt années, les Pays-Bas sont devenus une puissance industrielle et agricole, dont les exportations, en valeur, dépassent celles de la France.

“ Le modèle
de développement
des Pays-Bas
est-il durable ? ”

LES PAYS-BAS ONT RÉUSSI LEUR INSERTION DANS LA MONDIALISATION GRÂCE À LEURS INFRASTRUCTURES PORTUAIRES ET AÉROPORTUAIRES.



DES INVESTISSEMENTS MASSIFS ONT ÉTÉ FAITS DANS LE SECTEUR DE L'INNOVATION, MAIS LE PAYS S'INTERROGE SUR LA PÉRENNITÉ DE SON MODÈLE.

“ Planifier, c’est aller là où est l’action ”

Pour autant, ces succès spectaculaires ne sont pas exempts de problèmes.

Les Pays-Bas peuvent, à certains égards, apparaître comme un paradis fiscal, loin des taux irlandais certes, mais suffisamment

convaincants pour attirer de nombreux sièges sociaux (dont celui d'EADS). Mais surtout, une inquiétude transpire de certains propos : le modèle de développement des Pays-Bas est-il durable ? Il s'agit d'un modèle hautement carboné, extrêmement dépendant de la mondialisation et du transport de marchandises. Il s'agit d'un modèle qui exploite chaque pouce de terrain disponible et dont la puissance agricole repose sur

une surexploitation des énergies fossiles. Il s'agit enfin d'un modèle économique qui sous-estime les externalités environnementales, produites par l'agriculture intensive notamment, ce qui se traduit par la difficulté à gérer les rejets agricoles et, paradoxalement, à maîtriser la qualité de l'eau.

C'est le quatrième retournement auquel doivent faire face les Néerlandais. ★

+ Pour aller plus loin

DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE : L'EXPÉRIENCE D'AMSTERDAM WEST, Martien Kruijtenbrouwer et Christophe Sente, Fondation Jean-Jaurès / Observatoire de l'innovation locale, Note n°27, 2014.

PAYS-BAS. QUEL AVENIR POUR LES POLDERS ?

Servane Gueben-Venière, Lydie Goeldner-Gianella, Geneviève Decroix, la Documentation française, 2010.

<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/pages-europe/d000533-pays-bas.-quel-avenir-pour-les-polders-par-servane-gueben-veniere-lydie>

«LE LOBBYING, ÇA NE S'INVENTE PAS. C'EST UN MÉTIER !»

LE ° PORT RAIT

Vicky Marissen

VICKY MARISSSEN, LOBBYISTE ET FIÈRE DE L'ÊTRE

AVEC LE TRAITÉ DE LISBONNE, **LE LOBBYING** A ÉVOLUÉ. PLUS JURIDIQUE, IL S'APPUIE SUR **UN JEU D'INFLUENCE** MAIS AUSSI UNE PARFAITE CONNAISSANCE DU PROCESSUS.

A BRUXELLES, PARMIS LES QUELQUES 30 000 LOBBYISTES QUI GRAVITENT DANS LE QUARTIER EUROPÉEN, **VICKY MARISSSEN AIME PARTAGER SON ENTHOUSIASME** POUR PARLER D'UN MÉTIER EN CONSTANTE MUTATION.

La passion de l'Europe a saisi Vicky Marissen dès le début de ses études de droit. Celle du lobbying s'est imposée plus tard : « Le lobbying m'était inconnu. Je ne voyais pas du tout à quoi cela pouvait correspondre ». Comme beaucoup, la jeune femme en avait alors une image négative qui s'est estompée à l'occasion d'un stage effectué chez CLAN Public Affairs, un cabinet de conseil en affaires publiques européennes. « Dans de nombreux pays européens, le lobbying a encore une connotation négative. Ce n'est pas le cas au niveau européen. Le lobbying par les parties prenantes est un vrai contre-pouvoir, il est donc très accepté », explique-t-elle avec une certaine fierté.

Pour cette Flamande, lobbyiste dans le domaine des affaires publiques européennes depuis une quinzaine d'années, la principale particularité de son métier réside dans la nécessité de connaître le processus décisionnaire : « Le lobbying au niveau européen fait partie intégrante du système décisionnel. Il n'est pas évident pour les gens qui approchent l'Union européenne de comprendre cette spécificité. L'Union européenne est sans cesse en quête d'expertise parce qu'elle doit se mettre d'accord sur des décisions qui sont nécessairement un compromis ».

En 2012, Vicky Marissen et Daniel Guéguen créent un cabinet de consultants, PACT

European Affairs, avec un mot d'ordre : « Le lobbying, ça ne s'invente pas. C'est un métier ! ». Un métier très différent du lobbying national, plus « politique », où les interventions auprès d'un ministre constituent souvent un élément de réussite. Ce n'est pas le cas au niveau européen : « Les contacts au niveau de la Commission doivent se situer à un niveau moyen de l'administration ; le contact avec l'assistant parlementaire est souvent plus utile qu'avec le député lui-même. Au niveau du Conseil des ministres, il faut travailler avec les experts, les diplomates spécialisés par thématique. Bâtir un dossier techniquement solide est la clé pour la crédibilité. Mais cela doit toujours être accompagné d'une communication adaptée.

Le lobbying est un métier qui exige une haute performance, mais également une part de créativité, d'action et de stratégie. Tout cela rend ce métier particulièrement attirant ».

Autour des quelques 45 000 décideurs européens gravitent environ 20 000 hommes et femmes issus des régions, des cabinets de conseil, des cabinets d'avocats, des organisations non gouvernementales ou encore des entreprises. Pour cette femme sans cesse en mouvement, travailler dans un environnement très compétitif est toujours excitant. A Bruxelles où les informations circulent en masse, il faut savoir repérer quelle est l'information pertinente. Et l'avoir au bon

“ Des décisions faites de compromis ”



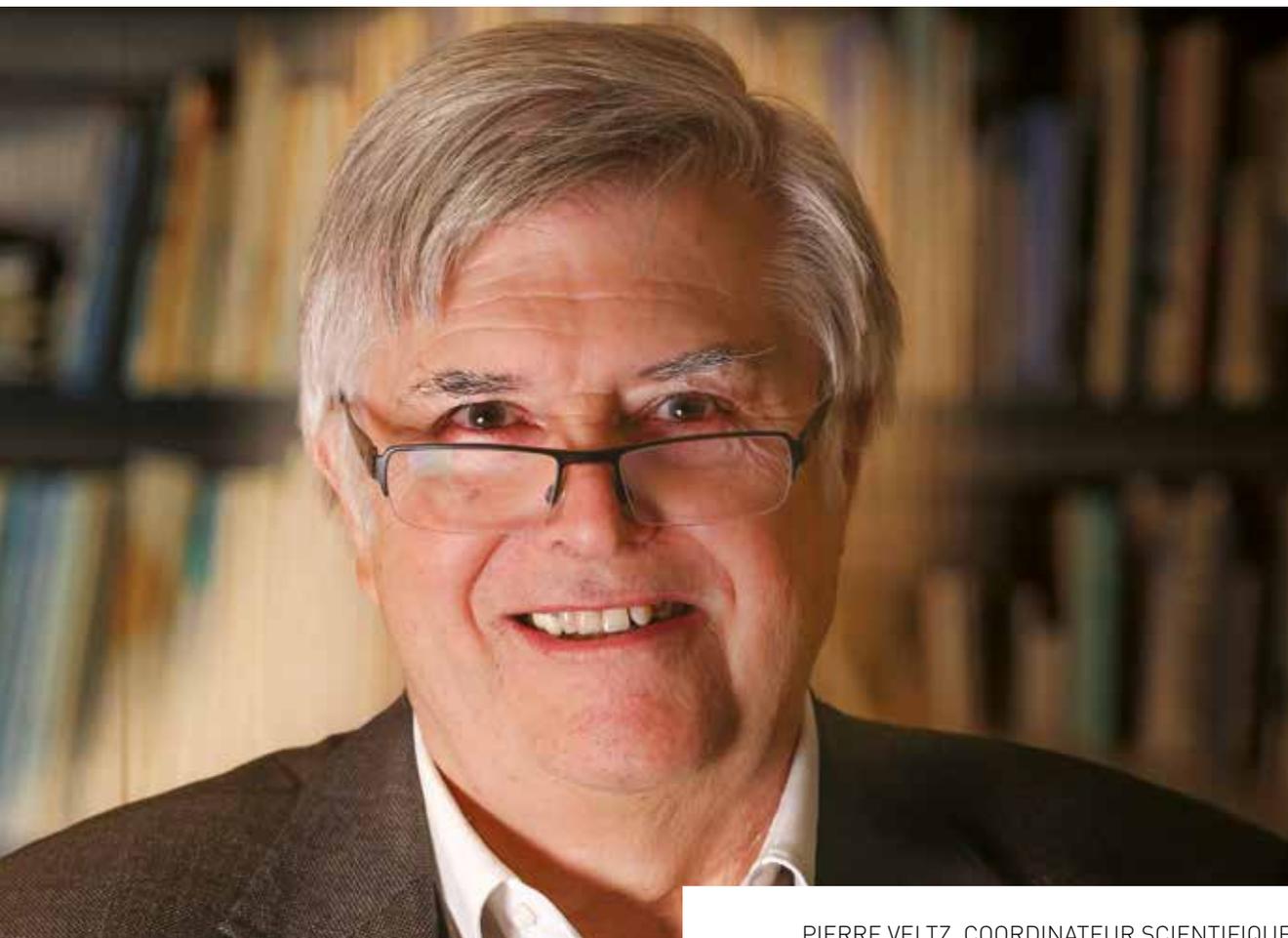
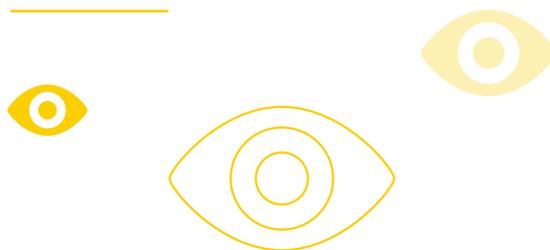
moment. « Sans information pertinente obtenue en temps voulu, toute action de lobbying devient sans issue, précise Vicky Marissen. Un lobbying réussi repose sur environ 10 % de lobbying pur et sur 90 % d'actions d'accompagnement : veille, intelligence, réseaux, stratégie, coalitions et communication. »

« On ne s'ennuie jamais »

Quand on lui demande quels sont ses clients, cette adepte de la transparence les cite sans aucune retenue. Entreprises européennes ou installées sur d'autres continents, associations professionnelles, elles touchent tous les secteurs. Et lorsqu'elles franchissent les portes du cabinet de consultants PACT European Affairs, c'est pour comprendre le processus décisionnel. Si l'expertise technique est nécessaire, la qualité du réseau l'est tout autant. Et Vicky Marissen aime à le préciser : « Un réseau par le bas ! ». Un réseau qui se construit au jour le jour car chaque dossier est unique, tout comme la stratégie et les actions qui l'accompagnent. « C'est là où on doit être flexible, savoir s'adapter, être créatif. On ne s'ennuie jamais. C'est bien pour cette raison que je fais ce métier depuis 15 ans. Mais cela nécessite d'avoir la volonté de s'adapter et d'anticiper les évolutions de son métier. Les marges de manœuvre sont là. Faire du lobbying européen est totalement accepté... si on s'y prend bien ».

VICKY MARISSSEN ET RENAUD DEHOUSSE
QUI DIRIGE LE CENTRE D'ÉTUDES
EUROPÉENNES À SCIENCES PO.

Et lorsqu'on lui demande ce qu'elle pense des lobbyistes qui s'y prennent mal, au risque de ternir une image positive que le lobbying a déjà bien du mal à bâtir, Vicky Marissen répond à toute vitesse et à toute force, comme pour marteler un message qui lui semble capital : « Ceux qui s'y prennent mal perdent leur crédibilité et sont de facto éjectés du système. La crédibilité se construit jour après jour, mois après mois, année après année, mais elle peut se perdre en 5 minutes. C'est très positif car ça pousse vers le professionnalisme, une exigence envers soi, une valeur ajoutée indiscutable du métier. C'est pour cette raison que nous sommes favorables, au sein de PACT European Affairs, à un ordre déontologique pour les lobbyistes ». Déontologie et lobbying, deux mots que peu de gens auraient songé à associer avant de rencontrer Vicky Marissen. ★



© Camille Dampierre

PIERRE VELTZ, COORDINATEUR SCIENTIFIQUE DE LA SESSION « LES NOUVELLES FIGURES DU SYSTÈME PRODUCTIF » À L'UNION DES INDUSTRIES ET DES MÉTIERS DE LA MÉTALLURGIE (UIMM) EN FÉVRIER 2016.



Les nouvelles figures du système productif



Je mesure à quel point les quinze dernières années ont été des années de mutation. Nous sommes sortis du développement par le haut des Trente glorieuses, où l'Etat et les grandes firmes aménageaient le territoire économique à coup de grands projets. Le «développement local» doit prendre le relais, en valorisant les ressources spécifiques, différenciantes, des territoires. La mondialisation, paradoxalement, renforce ce rôle du local, du territoire fournisseur de «capital social», de ressources en compétences et en relations, de potentiels de coopération et de confiance cruciaux dans un monde devenu plus vaste et plus imprévisible. La coopération entre acteurs, au sein des entreprises et entre les entreprises et leur environnement, est désormais la force centrale du développement. Pour les PME, le problème n'est pas la taille, mais l'isolement. Cela reste vrai aujourd'hui comme hier. Mais que de changements ! Dans le contexte général, et dans notre façon de poser les problèmes. Il y a quinze ans, le jeu de la mondialisation se jouait entre les trois grands pôles du monde développé, les émergents pesaient peu dans les flux d'investissements directs à l'étranger. La montée

de la Chine et de l'Asie en était à ses débuts. Le numérique était un secteur isolé et pas encore la force de mutation qui s'impose à tous les secteurs. L'économie sociale et solidaire était un sujet à part. Le collaboratif n'existait pas.

La session de février 2016 a combiné deux approches : des points de vue d'analystes, pour apporter une vision de synthèse sur les grands processus en cours ; des témoignages vécus et des débats. Antoine Frémont¹ a présenté le processus central, et pourtant méconnu, de la mondialisation par la mer tandis que je proposais un panorama des grandes mutations de ce que j'appelle le monde «hyperindustriel», pour bien marteler le refus de la vision «post-industrielle» qui nous a fait tant de mal. Chacun a essayé de présenter ce fond de tableau, forcément schématique. Un tableau inquiétant par la force de la polarisation, les implications en termes d'inégalités et de dissociations territoriales, l'«oubli» d'une grande partie de la planète, l'absence de régulation de processus clés comme le transport maritime ou la sécession fiscale de beaucoup d'entreprises. Mais j'ai voulu aussi

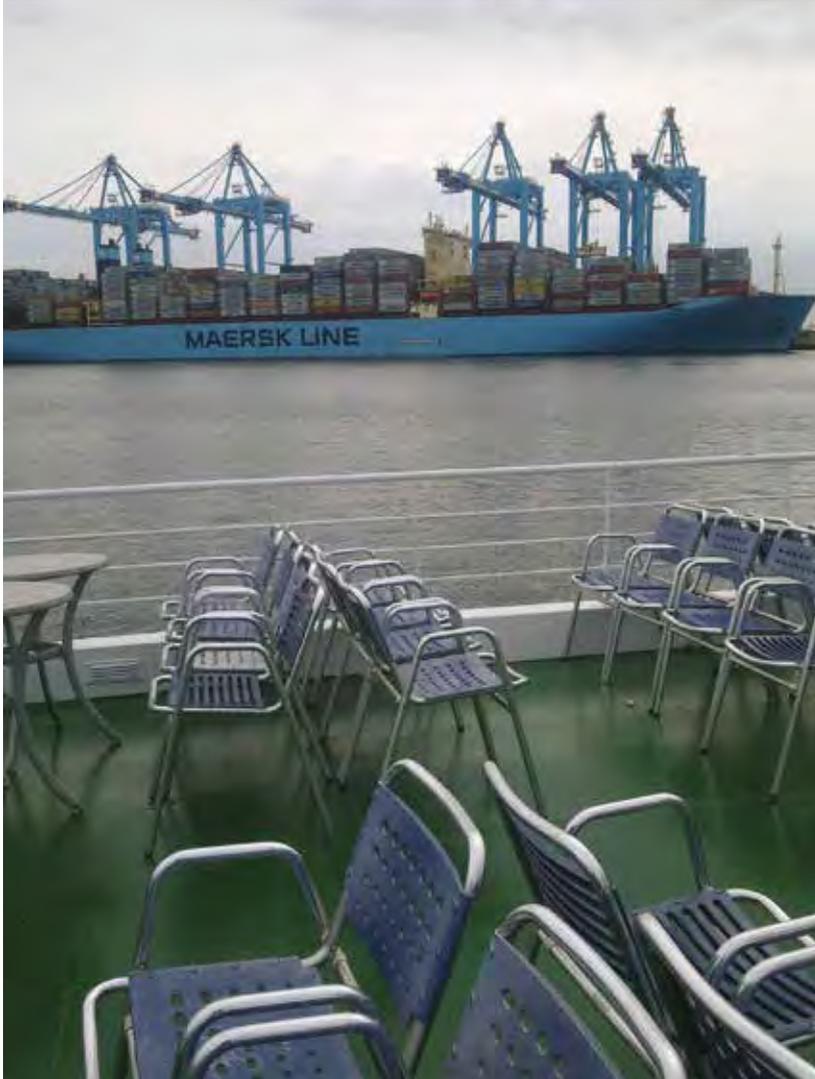
contrebalancer cette vision «dure» par des exemples montrant que des marges de jeu formidables restaient ouvertes, surtout pour un pays aussi bien doté en ressources que la France. D'où les témoignages...



Pierre Veltz

Ingénieur des Ponts et Chaussées et docteur en sociologie, ancien directeur de l'ENPC et de l'IHEDATE. Il a enseigné à l'École des Ponts et à Sciences Po. Après avoir dirigé la mission région capitale auprès du Secrétariat d'Etat à la région capitale, il a été de 2010 à 2015 président directeur général de l'Etablissement public de Paris-Saclay, en charge de concevoir et de mettre en œuvre le projet de cluster. Pierre Veltz est président du conseil scientifique de l'IHEDATE.

¹ Antoine Frémont est géographe. Depuis 2016, il est directeur adjoint de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux.



UN PORTE-CONTENEURS GÉANT DE L'ARMATEUR MAERSK LINE. MESURANT 397 MÈTRES, IL PEUT CHARGER 11 000 CONTENEURS AVANT DE PARCOURIR LES OCÉANS.

Les questions du travail, de l'emploi, du dialogue social, territorial ou non, de la démocratie dans l'entreprise ont fait l'objet d'une table-ronde avec Danielle Kaisergruber², Laurent Tertrais de la CFDT, Denis Boissard de l'UIMM. Questions immenses, et qui n'auraient pas été abordées de la même façon il y a encore dix ou même cinq ans. Denis Boissard a rappelé combien le droit du travail appelait un toilettage, en liant sa complexité et son insécurité à la faiblesse des créations d'emploi en France. Danielle Kaisergruber a insisté sur le fait que la démocratie dans l'entreprise ne pouvait pas se limiter aux processus formels, mais avait tendance à se déployer sur des scènes parallèles, notant aussi combien les syndicalistes étaient aujourd'hui submergés de sollicitations pour un nombre extravagant de comités et commissions. Faisant référence aux travaux d'Yves Clot³ (voir encadré), nous avons évoqué la grande difficulté à mettre en débat le cœur même de l'activité, c'est-à-dire le contenu du travail et la qualité de son produit, et pas seulement les conditions de travail ou les salaires. Le témoignage de Clara Delétraz, qui crée une start-up pour aider ceux qui le souhaitent à « switcher » d'activité, a illustré des mutations essentielles et insuffisamment prises en compte : l'importance accordée par les jeunes au sens de leur travail, et le déplacement de la balance entre la valeur d'autonomie et la recherche de sécurité, en faveur





de la première. Faisant peut-être de nécessité vertu, mais pas seulement, les jeunes ne rêvent pas tous de l'emploi à vie dans une entreprise à l'ancienne ! Et ils font plus confiance à leurs pairs et à leurs réseaux personnels qu'aux institutions.

“
C'est le projet qui fait le territoire, et pas l'inverse
”

Puis trois témoignages ont permis, dans une belle complémentarité, de donner chair aux idées générales que nous voulions mettre en débat. Christophe Chevalier⁴ a montré comment, avec pragmatisme et créativité, brouillant la frontière entre économie sociale et solidaire et économie marchande ordinaire, il n'y avait pas de territoire condamné, aussi durement touché soit-il. Encore un bel exemple de mon slogan favori : « C'est le projet qui fait le territoire, et pas l'inverse ». Avec Coopaname, Stéphane Veyer a montré que l'innovation pouvait être aussi et d'abord sociale et que de nouveaux compromis pouvaient s'inventer entre sécurité et désir d'indépendance, ou plutôt refus de la hiérarchie traditionnelle des entreprises classiques. Enfin, Georges Jobard, présentant Clextral, entreprise de mécanique de Firminy, la seule entreprise « classique » de l'échantillon, a bluffé tout le monde en montrant combien classique pouvait aussi rimer avec créativité,



© Clextral

CLEXTRAL A SU JOUER LA STRATÉGIE DE LA NICHE GLOBALE.

tant technique que stratégique et sociale. Son intervention a résumé tous les thèmes essentiels de la session : importance cruciale de l'innovation, non pas, dans le cas présent, au sens traditionnel de la haute technologie descendant du labo vers l'atelier, mais comme résultante de la curiosité en éveil et de la transversalité entre métiers ; « l'amour de la différence » comme clé de la réussite internationale, dans une PME où l'on parle 17 langues ; la force de la confiance « fondée sur la cohérence » ;

le rôle-clé du territoire comme appui et ressource, antidote à l'isolement ; la stratégie de niche globale, carte maîtresse à jouer pour les entreprises françaises, à l'instar des firmes allemandes. Des champions cachés comme cela, il en existe en France plus qu'on ne croit, mais sans doute pas assez, dans notre pays constitué de grands groupes et de mécanos industrialo-financiers décidés à Bercy, parfois légèrement à côté du « monde réel », pour reprendre l'expression favorite de M. Jobard.

⁴ cf. IHEDATE l'Annuel 2015, Entretien avec Christophe Chevalier, https://www.ihedate.org/annuel_2015.pdf



Pour finir, un thème récurrent a donné lieu à de belles harmoniques : que doit faire l'Etat, comment concevoir les politiques publiques ? Ainsi, était-ce une bonne idée de généraliser « Romans » par les pôles territoriaux de coopération économique (PTCE) ? Denis Boissard a rappelé ce paradoxe de l'Etat qui demande aux partenaires sociaux de négocier de manière décentralisée et qui impose jusqu'au détail les sujets de négociations. En écho parfait, nous avons évoqué ces procédures de concertation autour des projets d'aménagement tellement procéduralisées qu'elles empêchent in fine l'émergence d'un vrai dialogue. Il est souvent légitime et utile que l'Etat mette les gens autour d'une table. Mais il devrait offrir le café et accepter de laisser les gens se parler. L'incapacité de l'Etat à se limiter à un rôle de catalyseur et à ne pas vouloir lui-même dominer le débat devient un problème majeur pour notre pays.

“ **L'Etat semble incapable de se limiter à un rôle de catalyseur** ”

Deux remarques enfin. D'abord l'ambivalence des mutations que nous vivons. Cessons d'être manichéens, optimistes ou pessimistes, d'emballer la complexité du monde dans des formules



L'EXTENSION DU PORT DE ROTTERDAM, MAASVLAKTE 2, ILLUSTRE GRANDEUR NATURE LA MONDIALISATION PAR LA MER ET SES HUBS MARITIMES.

toutes faites qui bloquent toute discussion. Bel exemple : le collaboratif, vertueux sur l'usage du capital dormant, déstabilisant sur les régulations sociales.

Ensuite une phrase prononcée par un auditeur : « L'ancien monde est déjà mort, mais beaucoup ne s'en sont pas encore aperçus ». Le coyote de Tex Avery continue de courir au-dessus du vide... ★

+ Pour aller plus loin

LA SOCIÉTÉ HYPER-INDUSTRIELLE. LE NOUVEAU CAPITALISME PRODUCTIF, Pierre Veltz, Seuil, 2017.

L'INDUSTRIE, NOTRE AVENIR, Pierre Veltz et Thierry Weil, Eyrolles, 2015.

MONDIALISATION, VILLES ET TERRITOIRES : L'ÉCONOMIE D'ARCHIPEL, Pierre Veltz, PUF, 1996, réédition 2014.

Les archives de l'IHEDATE : Yves Clot et la souffrance au travail

En 2013, le thème de l'année était « Temps et territoires ». L'intervention du psychologue du travail Yves Clot lors de la session sur les temps du système productif a permis d'approfondir la relation entre qualité du travail et risques psycho-sociaux.

La question de la souffrance au travail, visible à travers les suicides ou les troubles musculo-squelettiques, doit être posée non en termes compassionnels, mais en interrogeant les organisations et leurs transformations possibles. Les risques psycho-sociaux ont envahi les médias, le législateur a pris des initiatives fortes mais discutables, mettant la pression sur des entreprises qui ont essentiellement mis l'accent sur le risque juridique. Voilà bien le paradoxe : la prévention des risques psycho-sociaux devient la prévention des risques juridiques de l'employeur. Mais c'est là aborder la question par un mauvais côté, le risque psycho-social étant lui-même une catégorie discutable. Autant il est aisé de définir les troubles musculo-squelettiques, autant le risque psycho-social est difficile à définir : « atteinte à la santé mentale au travail ». Reste à définir ce qu'est la santé : est-ce l'absence de maladie ? A-t-elle à voir avec la capacité de création, d'être efficace ?

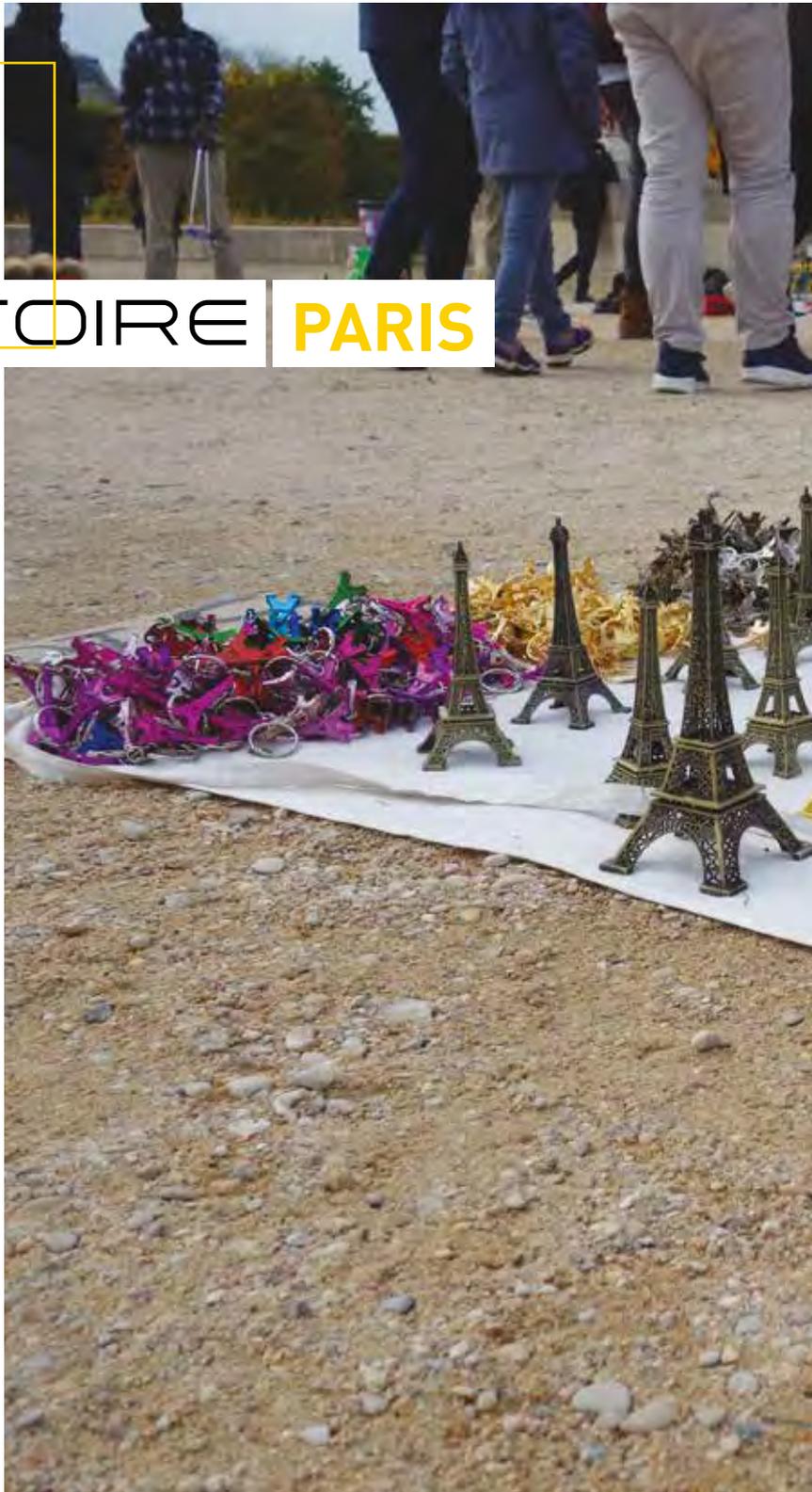
On peut faire appel à Georges Canguilhem : « Je me porte bien, dans la mesure où je me sens capable de porter la responsabilité de mes actes, de porter des choses à l'existence et de créer entre les choses des rapports qui ne leur viendraient pas sans moi, mais qui ne seraient pas ce qu'ils sont sans elles. » Être en bonne

santé, c'est « porter », ce n'est pas du côté de la légèreté, ce n'est pas propre au seul individu. Personne ne vit dans un milieu seulement, chacun fabrique du milieu pour vivre. Ne plus pouvoir le faire est un vrai risque pour la santé. On voit alors que les risques pour la santé sont bien plus importants que ne le laissent voir les statistiques de la santé au travail.

On trouve partout les mêmes plans « risques psycho-sociaux ». Il s'y constitue souvent une « cellule de veille sanitaire », car on considère avoir affaire à un nuage toxique tombant sur l'entreprise. Il faut se protéger, prévoir des caissons hyperbares pour que les gens respirent à nouveau. Puis, le modèle toxicologique s'étant installé, on fait du dépistage, on dépiste les plus fragiles, avec des indices de signalement, et donc des « signalants ». Ce modèle est vendu très cher sur le marché. Les indices peuvent être « personne seule au moment des repas », « personne irritable », « hyperactivité », « agitation ». Et même « recherche obsessionnelle de la perfection », ce qui requalifie l'obsession de faire son travail dans les règles de l'art... et transforme la fragilité d'une situation en fragilité personnelle. C'est ce que l'on peut appeler l'hygiénisme contemporain. Quant aux signalants, on trouve bien entendu les classiques : les psychologues, les médecins du travail, les assistantes sociales, mais aussi les délégués du personnel, à former pour qu'ils repèrent les signaux faibles, les collègues de travail, la famille. Qui n'est pas signalant ? Cette voie hygiéniste n'est jamais loin de la police sanitaire, ce qui n'est bon ni pour la santé, ni pour l'organisation, ni pour la démocratie. ★



LES TERRITOIRES | PARIS



LES VENDEURS À LA SAUVETTE PROFITENT DU MARCHÉ DES « CADENAS DE L'AMOUR ». IL Y EN AURAIT PLUS DE 700 000 SUR LES PONTS ET LES LAMPADAIRES DE LA CAPITALE.





DIRECTRICE DE RECHERCHE AU CNRS, NADINE CATTAN EXPLORÉ LES RESSORTS ET LES ENJEUX QUI SOUS-TENDENT L'ÉCONOMIE TOURISTIQUE DES «ACTEURS DE L'INFORMEL».



Les territoires de l'éphémère

D'après les travaux de Nadine Cattan



Les acteurs de l'informel

A Paris, chaque jour, des hommes se glissent dans les interstices de l'espace public. Au pied de la tour Eiffel, de la cathédrale Notre-Dame, de la pyramide du Louvre ou du Sacré-Cœur, les migrants sont des acteurs de l'économie touristique informelle. Qu'ils vendent des bouteilles d'eau sur les parvis ou qu'ils conduisent des tuk-tuks dans les rues de la capitale, ce sont des coproducteurs de l'ordre urbain qui régulent à leur manière les espaces publics et contribuent à vendre l'imaginaire parisien auprès des touristes du monde entier.

Ces «acteurs de l'informel», comme les nomme Nadine Cattan, directrice de recherches au CNRS, ont différentes stratégies spatiales. A travers la déambulation, ils échappent aux forces de l'ordre, mais ils banalisent aussi leur présence constante auprès des touristes. Tolérés dans certains espaces publics, ils ont su montrer aux autorités qu'ils sont en capacité d'autoréguler leur positionnement dans l'espace urbain en répartissant leurs activités. Ils endossent également un rôle social autour de la sécurisation des sites touristiques en alertant les touristes sur les risques de vol et d'arnaques.

© Sophie Krapp



© Fotolia

LA VENTE
À LA SAUVETTE
EST PUNIE
DE 6 MOIS
D'EMPRISONNEMENT
ET DE 3 750 EUROS
D'AMENDE.



© Sophie Knapp

Faisant preuve d'ingéniosité et d'une grande capacité d'adaptation, ils essaient de répondre dans l'instant aux besoins des touristes, que ce soit pour des recherches d'itinéraires, des idées de restaurants, pour vendre un parapluie dès qu'il pleut ou des cadenas autour des ponts de Paris.

Entre eux, une forte solidarité s'est mise en place. Ils se préviennent mutuellement quand la police arrive, chacun surveille les affaires des autres et ils s'entraident quand l'un manque de monnaie ou de marchandise. En parallèle, il s'est créé des alliances entre ces vendeurs de rues et les commerçants sédentaires. Comme le souligne Nadine Cattan, « cela fait mentir nos représentations antagonistes entre les commerçants formels et informels ».

Toutes ces stratégies sont autant de formes de régulation urbaine qui s'imposent dans la production des sites touristiques malgré les dispositifs de contrôle de ces lieux. Cet investissement par des acteurs de l'informalité d'espaces touristiques emblématiques de la métropole leur procure une forme de pouvoir alternatif. Ce pouvoir prend tout son sens à

l'échelle de la métropole touristique car ces migrants renforcent l'hospitalité de la métropole à travers les services de proximité qu'ils proposent et leur participation à la sécurisation des espaces publics.

Les migrants représentent donc une réelle ressource, tant en termes d'usages que d'image. Ils s'insèrent, de façon éphémère mais sans cesse renouvelée, dans les aménagements de l'espace urbain en complément des territoires durables. Pour Nadine Cattan, la mise en lumière de la place des migrants dans l'espace urbain nécessite donc de réhabiliter l'éphémère dans nos façons de penser et d'aménager nos territoires. ★



Nadine Cattan

Géographe, directrice de recherches au CNRS, Nadine Cattan travaille sur les échanges et les flux entre les villes.

ENTRE TIEN

PROPOS RECUEILLIS PAR SOPHIE KNAPP

ENTRETIEN
ENTRETIEN
ENTRETIEN



MARSEILLE, BOULEVARD DE DUNKERQUE. AU LOIN, LE FERRY LA MÉRIDIONALE ATTEND DANS LE PORT, IL ENTAMERA DANS QUELQUES HEURES UNE NOUVELLE TRAVERSÉE VERS LA CORSE ET LA SARDAIGNE. UNE FOIS N'EST PAS COUTUME, ALEXANDRE SORRENTINO, AUDITEUR DE L'IHEDATE, A ACCUEILLI LA PROMOTION 2016 DANS LES LOCAUX D'EUROMÉDITERRANÉE AVANT UNE VISITE DE L'ÎLOT ALLAR, ÎLOT DÉMONSTRATEUR DE LA VILLE MÉDITERRANÉENNE DURABLE.



Alexandre Sorrentino

a rejoint l'équipe de la direction générale d'Euroméditerranée en 2009, d'abord au poste de chargé de la prospective puis en charge des questions métropolitaines, des problématiques de formation et de rayonnement international.

Il a débuté sa carrière dans l'enseignement et le journalisme.

Durant quinze ans, il a été en poste à l'étranger, comme attaché de coopération et d'action culturelle dans différentes ambassades (Afrique du Sud, Afrique australe, Israël, Egypte).

Transformer la ville et sa perception

D'abord une question à l'auditeur : qu'est-ce qui a motivé votre envie de suivre les sessions de l'IHEDATE ?

Principalement un désir de curiosité, une envie d'échapper à une vision parfois binaire de la pratique d'un aménageur confiné à son (grand) territoire ! L'opportunité aussi de croiser d'autres parcours, d'autres expériences et surtout d'autres visions sur un thème, l'aménagement du territoire, comme enjeu économique et sociétal majeur.

Le thème de l'année a-t-il été un élément moteur ?

En tant qu'aménageur, c'est évidemment l'alpha et l'oméga de l'activité d'un EPA (établissement public d'aménagement) : chacun, à son échelle, cherchant, ici et là, sa juste recette, son équilibre pour construire une opération « parfaite » en tous points. Cette année a appris à chacun d'entre nous que l'aménagement n'est pas une science exacte et qu'il n'y a pas de recette magique ou universelle pour réussir un projet. D'Amsterdam à Est Ensemble, chaque opération a son contexte et ses ambitions propres qui diffèrent selon sa géographie, sa population, son passé, sa gouvernance...

Etes-vous Marseillais ?

Oui, j'y suis né. Issu d'une famille immigrée de Naples et de Buenos Aires, j'entretiens un rapport « charnel » puissant avec ma ville, une ville paradoxale où tout change mais rien ne

bouge. Marseille est un petit royaume singulier cerné par sa mer et ses massifs collinaires, c'est une ville-monde, bien sûr pas au sens marketing du terme, une ville qui tourne le dos au nord et regarde toujours vers un sud lointain. J'ai passé quinze ans à l'étranger dans différents pays au point de penser ne jamais revenir à Marseille, ma ville « initiale ». J'y suis désormais installé depuis 2009 avec une certaine fierté, je l'avoue, de travailler pour une opération qui contribue à « transformer » la ville (un peu) et sa perception (beaucoup). J'ai beaucoup voyagé et j'ai eu la chance de pouvoir admirer Angkor, Petra, les pyramides égyptiennes et mayas, La Cité interdite (dans le brouillard), le sommet du Kilimandjaro, les toits de Caire la nuit, le Sinaï à l'aube... Pourtant, rien ne peut égaler un « tour de corniche » à Marseille, au guidon d'une moto au mois de juin, avec la mer pour point de vue.



© Sophie Knapp

LA CATHÉDRALE DE LA MAJOR ET LES VOÛTES
DE LA MAJOR OÙ S'EST INSTALLÉ LE MUSÉE
REGARDS DE PROVENCE.

LE SILO D'ARENÇ, SYMBOLE DU PATRIMOINE INDUSTRIEL DE MARSEILLE, ACCUEILLE DÉSORMAIS DES ENTREPRISES.



© Sophie Knapp

Quels retours avez-vous eu des auditeurs ?

Je suis toujours frappé mais plus vraiment étonné des commentaires que j'entends lors de la découverte de l'opération : les visiteurs s'attendent à arpenter une ville délabrée et ils ont la surprise de découvrir une ville changée, des bâtiments patrimoniaux remarquables, des tours de grande hauteur, un quartier d'affaires, des musées, un tramway... Les réussites de l'opération se donnent à voir sans complexe, attestant du chemin parcouru. Marseille est trop souvent réduite à une réputation sulfureuse, à de noires images d'Epinal, le tout saupoudré d'une bonne dose d'exagération alimentée par la presse et, parfois, par les Marseillais eux-mêmes.

Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, Marseille a été durement touchée par la mutation de son appareil industriel et portuaire, avec pour corollaire la disparition de nombreux emplois et l'accroissement des phénomènes d'exclusion sociale. En 1995, au plus fort de la

crise (la ville avait perdu en vingt ans près de 50 000 emplois, 150 000 habitants et affichait un taux de chômage de 22 % contre 11 % au plan national), les collectivités locales et l'Etat se sont associés pour créer l'Opération Euroméditerranée, dotée du statut d'Opération d'Intérêt National, et ainsi apporter une réponse collective capable d'enrayer cette spirale et imprimer à l'ensemble du territoire une dynamique nouvelle d'attractivité, de développement économique, social et culturel.

Les discussions avec les auditeurs de l'IHEDATE ont surtout porté sur la capacité d'une opération d'aménagement à impulser et à porter un changement urbain profond dans un contexte complexe. Une telle opération contribue à l'amélioration du cadre urbain et économique du territoire, en bâtissant un cœur de métropole attractif, des logements, des espaces publics de qualité... Elle porte l'étendard du renouveau de Marseille mais ne peut, à elle seule, répondre à toutes les attentes ou résoudre tous les dysfonctionnements du territoire : elle reste une opération d'aménagement conduite par un EPA comme il en existe beaucoup en France, bien que sa réussite soit un marqueur pour le territoire métropolitain.

Comment faire adhérer la population à un projet aussi complexe ?

La réussite d'Euroméditerranée a déjoué tous les pronostics d'échec : le pacte entre l'Etat et les collectivités ne s'est jamais désuni, garantissant un développement ininterrompu de l'opération. Mais les opérations d'aménagement et de développement comme la nôtre se déroulent sur un temps long, dix ans au minimum. Durant de longues périodes, la vie des habitants et des usagers est impactée de manière négative. Les bouleversements

engendrés par ces transformations sont généralement très anxiogènes pour la population qui craint de voir son cadre de vie changer.

Bien qu'elle soit entièrement publique, Euroméditerranée a longtemps été perçue comme une opération immobilière par la population, «la Défense les pieds dans l'eau», une opération «spéculative de riches». Il aura fallu attendre 2013, lorsque Marseille a été la Capitale européenne de la Culture, pour que le voile se lève sur les transformations réalisées et que les espaces publics, autrefois confisqués par les activités industrielo-portuaires, soient rendus à la population.

Les habitants ont-ils réellement participé à une coproduction de la ville ?

Un important travail d'information et de pédagogie est réalisé pour faire partager et susciter l'adhésion autour d'un grand projet national et de solidarité conçu pour améliorer le cadre de vie des habitants. L'objectif recherché est de créer une perception de transparence de l'EPAEM (établissement public d'aménagement Euroméditerranée) vis-à-vis des citoyens, de nature à créer un lien de confiance. La première partie du projet s'est déroulée au cœur de friches industrielles et portuaires, là où la croissance phénoménale du port au XIX^e siècle avait repoussé la ville derrière des infrastructures fermées. Peu d'habitants étaient donc directement concernés. La question du lien avec les habitants et de la concertation s'est posée dans d'autres parties de l'opération, comme la ZAC Saint-Charles à l'entrée de la ville. La concertation se focalise surtout sur l'aménagement des espaces urbains, comme le parc Saint-Charles ou le parc de Bougainville. A cette occasion, nous mettons en place un dispositif de visites de sites, d'ateliers de

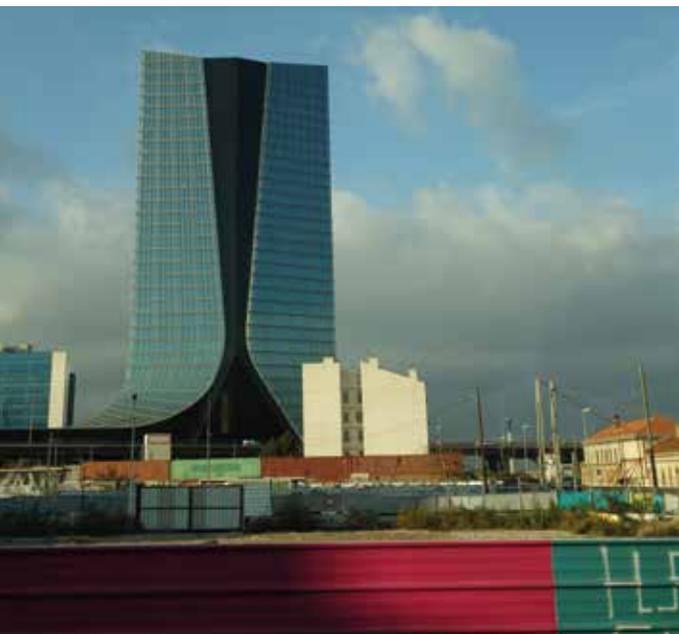
découverte urbaine pour, avant tout, expliquer notre métier, nos ambitions, nos projets. Si concerter est une obligation, cela n'empêche pas d'être ambitieux sur ses attendus autres que réglementaires.

Notre but est de faire vivre «le projet dans le temps du projet». Depuis quinze ans, nous organisons chaque année des journées portes ouvertes où tous les collaborateurs d'Euroméditerranée se transforment en guides touristiques pour accueillir 4 000 visiteurs autour de la maquette de l'opération puis dans des bus pour une visite du périmètre de l'opération. Et c'est gratuit ! Cette opération constitue un lien essentiel avec les usagers, les habitants, les curieux car elle permet de toucher tous les publics sans distinction pour répondre à toutes les questions et ainsi tordre le cou à des légendes urbaines tenaces !



© Sophie Knapp

L'ÉCOQUARTIER ALLAR SE VEUT UNE VITRINE DE LA CONSTRUCTION DURABLE. LA DÉPOLLUTION DU SITE S'EST FAITE PAR MYCOREMÉDIATION.



© Sophie Knapp

LA TOUR DU GROUPE MONDIAL DE TRANSPORT MARITIME CMA-CGM FORME UN TRAIT D'UNION ENTRE LE PORT AUTONOME ET LA VILLE DE MARSEILLE.

Comment articule-t-on la nécessité de s'adresser aux habitants tout en réfléchissant au niveau mondial ?

Marseille est mondiale, internationale, africaine, latine, maghrébine, sud-américaine... C'est avant tout un port qui draine et charrie le monde et les marchandises. A leur manière, les Marseillais sont très internationalisés car rompus historiquement et culturellement aux arrivées de populations au fil des soubresauts de l'histoire. Ici, la peur de l'autre n'a pas cours car l'autre c'est un peu soi : tous étrangers mais tous marseillais. L'ambition de Marseille est de

retrouver l'influence et la notoriété positive qui était la sienne lorsque la ville était le troisième port du monde.

Euroméditerranée a pour ambition de placer Marseille au niveau des plus grandes métropoles européennes en créant les conditions propices à son développement et à son rayonnement. Qu'il s'agisse d'équipements ou d'événements internationaux, le (désormais) grand territoire métropolitain se donne les moyens d'attirer le monde à lui.

Quelle réponse apportez-vous à la question qui a traversé l'année 2016 à l'IHEDATE ?

A la question « L'aménagement du territoire peut-il être démocratique ? », j'apporterai une réponse de Normand (normal pour un Marseillais...) : ça dépend ! Je crois que le contexte, l'échelle et l'ambition de l'aménagement en question sont des facteurs qui influent fortement sur le curseur « démocratique » de la démarche. L'aménagement doit être avant tout partagé et non-subit, expliqué avant d'être concerté. Mais il ne faut pas verser dans l'angélisme : aménager c'est choisir, créer des limites donc des effets de franges, changer (souvent) la routine des usagers, bouleverser les équilibres territoriaux. Le risque, c'est aussi que l'aménagement soit systématiquement réduit (ou confisqué) à des fins politiques, devenant un simple prétexte à des confrontations idéologiques très éloignées des principes fondamentaux d'un projet.

Qu'est-ce que l'aménagement ? Selon le Larousse, c'est « la transformation volontaire d'un espace géographique au bénéfice de la société qui l'occupe ». Si l'on s'en tient à cette seule définition, alors oui, l'aménagement peut être démocratique... ★

Qu'est-ce qu'Euroméditerranée ?



ENTAMÉE EN 1992, LA RÉHABILITATION DE L'IMMEUBLE DES DOCKS, DANS LE QUARTIER DE LA JOLIETTE, S'EST ACHEVÉE EN 2002. IL ACCUEILLE DES COMMERÇANTS INDÉPENDANTS ET DES BUREAUX.

Euroméditerranée associe l'Etat, la Ville de Marseille, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et le Conseil Départemental des Bouches du-Rhône. Lancée en 1995, la mission de l'Opération d'Intérêt National était de « sauver » Marseille à l'aide d'une feuille de route ambitieuse :

- Remédier à une situation économique et sociale dégradée au cœur de la 2^e ville de France ;
- Permettre à Marseille de jouer son rôle de pôle d'échanges entre l'Europe et la Méditerranée à l'heure du lancement du processus de Barcelone ;
- Etendre le centre-ville vers le nord en opérant une couture urbaine avec les quartiers périphériques ;

- Assurer la mutation de ce secteur dégradé en créant un quartier attractif assurant la mixité fonctionnelle sociale, générationnelle et en diversifiant les modes de transport ;
- Traiter l'interface entre la ville et le port.

Avec 480 hectares et plus de 7 milliards d'investissements, elle est aujourd'hui considérée comme l'une des plus grandes opérations de rénovation urbaine de centre-ville en Europe. L'opération a surtout marqué le point de départ d'une reconquête de la ville sur elle-même, d'une dynamique de changement qui s'est peu à peu diffusée sur l'ensemble du territoire. ★



© Philippe Serreys

OLIVIER DELAHAYE A ÉTÉ AUDITEUR À L'IHEDATE EN 2016.
CET ARTICLE EST LE FRUIT DES INTERVENTIONS DE PHILIPPE SUBRA,
PATRICK VAN BEVEREN, ELISABETH GROSDHOMME LULIN,
CLAIRE COLOMB, ZEF HEMEL ET MARCO CREMASCHI.

Exploration de pratiques démocratiques de l'aménagement



Olivier Delahaye

Journaliste depuis 17 ans, Olivier Delahaye évoluait précédemment dans l'univers du théâtre et du cinéma.

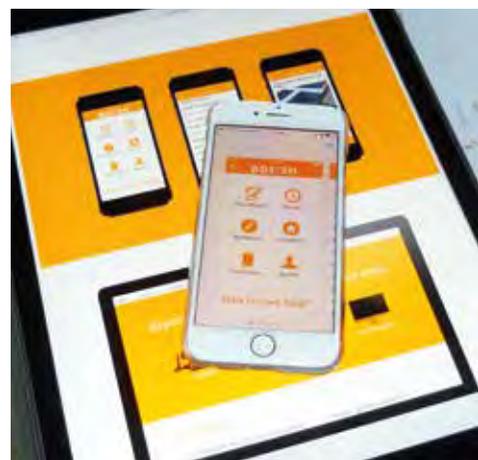
Après avoir créé un magazine de cinéma en 1999, il intègre France Soir et s'ouvre aux problématiques concernant la ville.

Passionné par le Grand Paris, il crée le magazine Grand Paris Développement, puis fonde le site gpmetropole.fr.

L'aménagement du territoire peut-il être démocratique ? La question ne vaut pas forcément réponse. Même si on y met le pluriel. Du genre : oui et dans ce cas, comment ? Ou non, et alors pourquoi ? Elle ne vaut pas réponse, mais sous différentes formes, elle n'a cessé d'être posée au fil de nos sessions. Cette année de formation à l'IHEDATE se révélant comme une exploration, nous avons obtenu, sans pouvoir ici en dresser une synthèse exhaustive, quelques éléments de réponse au travers d'initiatives et de bonnes pratiques...

La concertation citoyenne n'est pas un fait résolument neuf. La France l'éprouve depuis 20 ans à travers l'instauration de débats publics pour les grands projets d'aménagement. Un système particulièrement élaboré sans équivalent en Europe. D'autres formes existent ailleurs, spontanées ou encadrées. Prenons le cas de Bijlmermeer, un quartier d'Amsterdam construit à la fin des années 1960. Sa dégradation progressive jusqu'à la fin des années 1990 a poussé les autorités publiques à lancer un plan de rénovation. Dans un pays où la recherche du consensus est un véritable mot d'ordre, demande a été faite aux habitants de produire des suggestions sur sa réhabilitation. Plus de 300 ont été comptabilisées, sur les infrastructures, les logements, les espaces publics, et un tiers d'entre elles ont été honorées. Interrogés, les habitants de Bijlmermeer pensent en majorité (60 %) avoir été influents sur les décisions prises. Pour autant, ils ne savent pas réellement quel a été leur apport.

C'est sans doute là un point essentiel de la participation citoyenne pour éviter la frustration et le désengagement : connaître les effets de son implication. Les



CITIZENCONNECT, L'APPLICATION MISE EN PLACE PAR LA VILLE DE BOSTON

solutions numériques peuvent en fournir le moyen comme le prouve la mise en place à Boston de l'application Citizenconnect. Le principe ? Les gens y signalent tous les problèmes qu'ils peuvent rencontrer dans les espaces publics : trous dans la chaussée, éclairage défaillant... L'appli permet de suivre le statut de sa requête jusqu'à sa résolution. Les services municipaux ont ainsi pu remarquer une réappropriation de la voirie par les habitants.



Autre exemple à plus grande échelle : Barcelone. Après avoir été un véritable modèle urbain jusque dans les années 1990, la ville s'est peu à peu convertie à un urbanisme commerçant, souhaitant attirer les touristes puis les investisseurs lorsque la crise de 2008 a durement frappé l'Espagne. S'en est suivie une grogne citoyenne

face à ce qui était considéré comme une marchandisation de la ville. En 2015, les élections municipales mettent au pouvoir une nouvelle majorité issue des luttes de contestation. Celle-ci, pour nourrir son plan d'action municipal, lance une vaste opération de consultation citoyenne à grand renfort de publicités.

Des centaines d'ateliers-débats se déroulent jusque sur les marchés. Un espace Internet est créé qui recense plus de 10000 propositions elles-mêmes évaluées par les habitants qui peuvent aussi en suivre la trajectoire au sein de l'arène politique municipale. Le numérique comme outil de régénération de la citoyenneté ?



© Fotolia

AMSTERDAM A FAIT ÉMERGER UNE NOUVELLE PLANIFICATION EN SOLLICITANT LES HABITANTS ET NON LES EXPERTS.

Pourquoi pas. Mais pas seulement dans sa dimension technologique, aussi dans ses processus, ses modes opératoires. Illustration avec Amsterdam où au début des années 2000 des contestations citoyennes ont bloqué le nouveau schéma de planification de la ville. «La concertation est la fille de la contestation», a dit Corinne Lepage. Force est de constater qu'Amsterdam a été un peu plus loin encore en s'inspirant de Wikipedia. L'encyclopédie en ligne procède de façon incrémentale en agrégeant du contenu issu de milliers de contributeurs. Amsterdam a tenté le même pari : faire émerger une nouvelle planification en faisant confiance à «la sagesse des foules» et non à la technicité des experts. Comment ? En se racontant une histoire, une histoire de son avenir. Là où des documents de planification se révèlent ennuyeux et illisibles pour la plupart, les histoires sont familières, se partagent et s'enrichissent. Et surtout, il s'agit d'histoires dont les gens font partie.





© Fotolia



DES ATELIERS-DÉBATS
SE DÉROULENT SUR LES MARCHÉS
DE BARCELONE.

Réellement impliqués, ils sont plus enclins à partager leurs savoirs, et même à s'investir financièrement. Une sorte de collectage s'est ainsi opéré, impliquant la plus grande diversité de personnes, sans recherche du consensus, jusqu'à ce qu'une vision partagée se fasse jour et que naisse un schéma de planification à l'horizon 2040. Schéma qui fut adopté à l'unanimité par le conseil municipal après plusieurs heures de débat démocratique.

C'est ce que l'on appelle du bottom up ! Ce principe qui tend à faire émerger

des projets par la population et non par une élite. On en trouve un autre exemple en Sicile, pourtant peu réputée pour sa participation citoyenne. Au début des années 2000, dans la vallée du Simeto, des comités locaux se sont mobilisés pour produire des documents de planification visant un développement économique autour du fleuve. Ces comités ont construit des alliances avec des experts dans une approche incrémentale, en cherchant des compétences quand ils en avaient besoin. Se souciant d'une rationalité géographique et non administrative, ils ont

DE PLUS EN PLUS DE PROJETS
ABOUTISSENT GRÂCE À LA RÉELLE
IMPLICATION DES HABITANTS.



© Fotolia

ainsi pu établir des projets à fortes consonances identitaire et environnementale au point que leur action est devenue une sorte de mythe fondateur d'un développement alternatif.

Alors, d'une certaine manière, oui l'aménagement du territoire peut devenir démocratique. ★



À L'OCCASION DES ATELIERS QUI OFFRENT UN CADRE INNOVANT POUR DÉVELOPPER UNE RÉFLEXION COLLECTIVE ORIGINALE À PARTIR D'UNE COMMANDE, DES AUDITEURS DE L'IHEDATE SE SONT PENCHÉS SUR LE THÈME "DÉMOCRATIE SANITAIRE ET AMÉNAGEMENT DE LA VILLE". EN PRÉAMBULE DE LEURS INTERVENTIONS, ILS NOUS EN DONNENT UNE VISION IMAGINAIRE, PRÉTEXTE AUSSI À UN RETOUR PLEIN D'HUMOUR SUR L'ANNÉE 2016 À L'IHEDATE.

Mesdames, Messieurs,

Chers collègues, et néanmoins amis,



HÔPITAL DE HAUTEPIERRE, STRASBOURG

«Quo usque tandem abutere, Catilina, patienta nostra? Quam diu etiam furor iste tuus nos eludet? Quem ad finem sese effrenata iactabit audacia?» ❶

Ces premiers mots de la première catilinaire de Cicéron, ce célèbre discours que le tribun romain avait prononcé le 8 novembre 63 avant Jésus-Christ pour dénoncer la véritable dictature administrative que Catilina, gouverneur de Sicile, imposait sur sa province, ces premiers mots donc, le Président de la République ne pouvait s'empêcher de se les remémorer en relisant la note que lui avait préparée les services du Ministère de la Santé.

C'est donc en pensant à Cicéron, à ce grand défenseur de la République romaine, que le Président de la République arriva à Strasbourg pour visiter l'hôpital universitaire de Hautepierre, l'un des plus prestigieux hôpitaux publics

du pays, l'un des fleurons du savoir-faire français dans le domaine des soins et de la recherche médicale.

Par cette visite à Strasbourg, le Président voulait ainsi rappeler devant l'opinion française et européenne les objectifs de son gouvernement : créer des territoires d'excellence en matière de santé publique, des territoires coproduits par des partenariats public-privé, concrétisant l'idée de smart-cités sanitaires. Bref, montrer que lui se projetait dans l'avenir, qu'il préparait l'avenir.

Par voie d'ordonnance, son gouvernement venait d'inscrire dans le code de l'urbanisme la faculté pour l'Etat de créer des ZAD afin de faciliter et d'accélérer la construction des grands équipements nécessaires à l'aménagement du territoire, avec l'éternel concours financier de la Caisse des Dépôts, comme toujours depuis Louis XVIII.

❶ Jusqu'à quand abuseras-tu de notre patience, Catilina ? Combien de temps encore serons-nous le jouet de ta fureur ? Jusqu'où s'emportera ton audace effrénée ?

En 2016

UNE DÉMOCRATIE SANITAIRE

du futur

HÔPITAL DE HAUTEPIERRE

A son arrivée à l'hôpital de Haute-pierre, le Président de la République comprit très vite que les nombreux journalistes présents étaient surtout là pour lui poser LA question, une question digne de Hamlet : qui allait-il soutenir parmi les différents candidats en compétition ?

Il avait beau dire et répéter qu'il était venu à Strasbourg pour visiter ce magnifique hôpital de Haute-pierre, les journalistes ne cessaient de répéter en boucle : « Monsieur le Président, quelle est votre décision ? Qui allez-vous choisir ? Quelle est votre préférence ? » Et ils insistaient : « Monsieur le Président, qu'allez-vous faire ? Les Hollandais s'impatientent ! »

« Ah, les Hollandais, soupira le Président de la République, ceux-là, ils commencent vraiment à m'agacer ». Lors de sa dernière intervention télévisée, n'avait-il pas pourtant solennellement déclaré : « Moi

Président, ce ne sont pas les Hollandais qui gouverneront la France » ?

S'il n'y avait eu que les journalistes pour piaffer, passe encore, mais lorsque le Président arriva à l'hôpital de Haute-pierre, une bande d'activistes défenseurs des droits des malades et de l'environnement se mit à hurler : « Démocratie sanitaire ! Démocratie sanitaire ! Non à la création des ZAD ! Démocratie sanitaire ! »

Pourtant, le Président n'était pas peu fier de sa trouvaille dont il eût l'idée lors de sa visite d'Euroméditerranée à Marseille : permettre à l'Etat de créer par simple décret des ZAD, des zones d'aménagement direct, pour notamment y construire les grands équipements publics nécessaires au développement économique du pays.



© Anne-Noëlle Gassler



© Sophie Knapp



EUROMÉDITERRANÉE

PORT DE ROTTERDAM

En 2016

UNE DÉMOCRATIE SANITAIRE

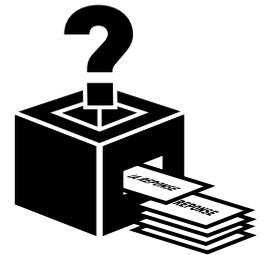
du futur

Sous son impulsion, le Gouvernement venait donc de créer par décret la première ZAD, près de Nantes, à Notre-Dame-des-Landes plus précisément, pour y faire construire un hôpital de nouvelle génération, permettant de remplacer les petits hôpitaux publics de tout le grand ouest de la France, une plateforme de soins entièrement robotisée, grâce à un audacieux partenariat entre les groupes Bouygues, Auchan et Orange, un hôpital entièrement automatisé, sans aucun personnel risquant de faire grève à part quelques ingénieurs de maintenance formés à Sciences Po et Chaussées.

Hélas, un projet concurrent était d'ores et déjà lancé aux Pays-Bas, un projet encore plus ambitieux, plus novateur et plus rentable. Il s'agissait d'une plateforme de soins où les patients du monde entier arriveraient par conteneurs médicalisés depuis le port de Rotterdam. Les Hollandais y construisaient la Maasvlakte 3, aussi grande à elle seule que les deux précédentes réunies et tout aussi peu respectueuse de l'environnement, bien évidemment complètement automatisée,

les conteneurs à patients étant débarqués ou embarqués en moins de 3 heures. Même les Chinois étaient totalement dépassés.

Mais voilà que nos activistes, anciens auditeurs de l'IHEDATE, emmenés par le seul président démocratiquement élu de cette honorable assemblée, nos activistes criaient de plus belle : « Démocratie sanitaire ! Démocratie sanitaire ! ». Devant ce mouvement de protestation, le Président craignait la remise en cause des ZAD, les zones d'aménagement direct, et les Hollandais craignaient, eux, de ne pouvoir amortir les énormes investissements nécessaires à la construction de la Maasvlakte 3 à Rotterdam, d'où les pressions qu'ils exerçaient pour que le Président de la République renonce à présenter la candidature de Nantes.



CONTENEURS AU PORT
DE ROTTERDAM

© Sophie Krapp



© Anne-Noëlle Gaessler



© Sophie Knapp



© Léna Siffon

VOUS COMMENCEZ SANS DOUTE À VOUS DEMANDER : QU'EST-CE QUE C'EST QUE CE DÉLIRE ? C'EST DE LA SCIENCE-FICTION ? C'EST COMPLÈTEMENT LOUFOQUE SON TRUC, N'AURAIT-IL PAS FUMÉ LA MOQUETTE ?

PAS VRAIMENT EN VÉRITÉ, APRÈS CE QUE NOUS AVONS VU ET ENTENDU À STRASBOURG SUR LE THÈME DE LA DÉMOCRATIE SANITAIRE ET DE L'AMÉNAGEMENT DE LA VILLE. NOTRE PETITE HISTOIRE, TOUT EN PRÉCISANT QUE TOUTE RESSEMBLANCE AVEC DES PERSONNES EXISTANTES OU AYANT EXISTÉ SERAIT BIEN SÛR TOTALEMENT FORTUITE, NOTRE PETITE HISTOIRE N'EST PAS COMPLÈTEMENT DU DÉLIRE QUAND ON VOIT :

- LE DÉBAT SUR **L'ACCÈS AUX DONNÉES PERSONNELLES** DE SANTÉ, LEUR PROTECTION, ET MÊME LEUR VALEUR COMMERCIALE ;
- **LES SCANDALES** QUI ANIMENT L'ACTUALITÉ EN MATIÈRE DE SANTÉ PUBLIQUE, LA MÉFIANCE À L'ÉGARD DES VACCINS QUI PARAÎT TRÈS IRRATIONNELLE DANS LA PATRIE DE PASTEUR ;
- **L'ACCÉLÉRATION** TOUJOURS CROISSANTE DES INNOVATIONS TECHNIQUES EN MATIÈRE MÉDICALE DONT NOUS AVONS EU UN APERÇU À STRASBOURG, TELLE QUE LA POSSIBILITÉ D'OPÉRER UN PATIENT À DISTANCE, LE PATIENT À STRASBOURG ET LE CHIRURGIEN À NEW YORK ;
- **L'IMPACT ÉCONOMIQUE DE LA SANTÉ** MAIS AUSSI SON IMPACT SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, SUR LE DÉVELOPPEMENT URBAIN ;
- **LES ENJEUX** EN MATIÈRE D'INÉGALITÉS SOCIALES ET TERRITORIALES QUANT À LA SANTÉ PUBLIQUE ET À L'ACCÈS AUX SOINS ;
- OU ENCORE **LE DÉBAT** SUR LE DEVENIR ET LE FINANCEMENT DE LA SÉCURITÉ SOCIALE, SUR SON DÉFICIT RÉCURRENT, LE POIDS DES PRÉLÈVEMENTS OBLIGATOIRES, LE COÛT DU TRAVAIL.

EN PARTANT DES THÈMES DE LA SANTÉ PUBLIQUE ET DE L'ACCÈS AUX SOINS, LA QUESTION LANCINANTE DE CETTE ANNÉE REVIENT DE PLUS BELLE : **L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE PEUT-IL ÊTRE DÉMOCRATIQUE ?**

IL VA QUAND MÊME BIEN FALLOIR QUE NOUS Y RÉPONDIONS À CETTE FICHUE QUESTION !



© Sophie Knapp



© Anne-Noëlle Gaessler



© Sophie Knapp



© Sophie Knapp

PASSAGE DE RELAIS

Après huit années à la direction pédagogique de l'IHEDATE, Philippe Estèbe a choisi de passer la main. Près de la moitié des 900 anciens auditeurs de l'institut ont ainsi profité de son immense culture et de ses talents d'animateur et d'agitateur d'idées. Grâce à lui, l'IHEDATE a conforté sa place singulière comme lieu de réflexions, de débats et de brassage de cultures professionnelles multiples autour des enjeux territoriaux.

Comme les autres directeurs et animateurs de l'IHEDATE avant lui, Philippe reste membre de son conseil scientifique. **Cette fidélité est une des marques de fabrique de l'IHEDATE**, qui a permis à cet institut singulier de perdurer : fidélité bien sûr des compagnons de route intellectuels, chercheurs, experts, toujours à l'affût de nouvelles clés de lecture des dynamiques territoriales, qui font de cette formation une chambre d'écho des recherches les plus actuelles.

Fidélité de nos partenaires, qui représentent la diversité des acteurs engagés dans le développement des territoires et donnent à l'association les moyens de poursuivre sa mission. **Fidélité enfin des auditeurs**, qui animent chaque session par leur curiosité, leur exigence, leurs compétences multiples, et qui sont les meilleurs ambassadeurs du cycle auprès de ses nouvelles recrues.

Fidélité enfin d'une équipe petite, mais impliquée : Nathalie Leroux, Anne Mattioli et moi-même, sans oublier Gisèle Cloarec pour le site internet et Sophie Knapp dont la caméra capte nos sessions et construit la mémoire des cycles, et qui a réalisé le volume que vous tenez entre les mains.

Fidélité ne signifie pas immobilisme. Au contraire, le renouvellement s'impose pour être fidèle à l'exigence de l'IHEDATE. Il commence par le renouvellement des thèmes qui, d'année en année, élargit le champ de nos investigations et le panel des intervenants. En choisissant pour thème 2017, « les territoires et le monde », Philippe Estèbe a ouvert à la promotion en cours un champ de réflexion d'une formidable richesse et d'une brûlante actualité. Le rapport au monde semble devenir un facteur majeur de polarisation politique des territoires, si l'on en croit la géographie des choix électoraux, au Royaume-Uni lors du referendum sur le Brexit, puis aux États-Unis avec l'élection de Donald Trump. Ces scrutins opposent en effet nettement d'un côté les habitants des métropoles et les autres. Les premiers seraient mobiles, ouverts sur le monde, et donc favorables à une mondialisation dont ils sont parties prenantes, tandis que les seconds, habitants des villes moyennes, périurbains et ruraux, s'opposent désormais clairement à un mouvement dont ils se sentent laissés pour compte.



Certains sont tentés d'appliquer cette lecture à la France. Mais la réalité de l'Europe continentale et de la France en particulier est plus complexe. Les solidarités nationales y restent puissantes, les solidarités territoriales également, tant la structure urbaine favorise les alliances entre les grandes villes et leurs hinterlands. Au total, les fractures, économiques, sociales, politiques qui traversent indubitablement nos sociétés sont multiples et ne se laissent pas écraser en une opposition unique lisible dans l'espace.

Reste malgré tout l'expression d'un malaise qu'il faut savoir regarder en face : celui de nombreux concitoyens d'être délaissés, de ne plus avoir de place dans le monde. Nous ne sommes pas tous, et nous ne serons sans doute pas de sitôt des acteurs du «village global». Mais nous avons tous besoin de «faire monde », d'appartenir à un ensemble, d'interagir pour avoir prise sur notre environnement. Comment «faire monde», quand tous les territoires sont aujourd'hui traversés par de multiples flux tels qu'aucun n'est plus un monde clos et autosuffisant ? Une belle question, au cœur de la vocation de l'IHEDATE. ★

SANDRA MOATTI,
NOUVELLE DIRECTRICE DE L'IHEDATE



Les territoires et le monde



Notre rapport au monde semble se dérouler **uniquement sous le signe de la «mondialisation»** (ou, pour utiliser le terme anglais plus précis, de la «globalisation»), dont la traduction concrète en matière d'aménagement et de développement des territoires est souvent comprise comme une injonction à la compétition/compétitivité des territoires dont seules les métropoles sortent gagnantes.

Ainsi, le pays peut apparaître aux yeux de nombreux habitants, acteurs et observateurs, comme coupé en deux entre les gagnants mondialisés et les perdants laissés à l'écart. D'où une demande de protection et de sécurité adressée à l'État, qui s'exprime volontiers sur le mode du repli protectionniste sur l'espace national. Or, rabattre sur la seule concurrence marchande le rapport au monde des différents territoires qui composent un pays comme la France est extrêmement réducteur : l'environnement, les migrations, la culture, le tourisme, l'agriculture, les grands événements sportifs ou culturels, l'éducation, les médias sont quelques-uns des champs où se tissent tous les jours des formes spécifiques de relations entre les territoires et le reste du monde.

L'IHEDATE propose en 2017 d'explorer les multiples facettes de ces liens qu'entretiennent les territoires au-delà des cadres nationaux, sans toujours que leurs responsables, habitants ou usagers se les représentent. Les sessions et la mission d'étude permettront de comprendre que le marché globalisé n'est pas la seule figure du « monde » et que les métropoles n'ont pas le monopole de la relation au reste du monde. ★



Directeur de publication :
Philippe Estèbe

Rédactrice en chef :
Sophie Knapp

Conception graphique
et direction artistique :
Nathalie Kuntz

Secrétariat général,
coordination pédagogique :
Nathalie Leroux

Maison des Ponts
15, rue de la Fontaine au Roi 75011 Paris
01 44 58 24 40

Secrétariat : **Anne Mattioli**

Remerciements :

Philippe Estèbe, Pierre-Henri Tavoillot,
Martin Vanier, Philippe Duron,
Marc Ratsimba, Isabelle Baraud-Serfaty,
Bertrand Hervieu, Claire Colomb,
Martin Lanoux, Benjamin Muselet,
Manon Rivet, Léna Saffon,
Vicky Marissen, Pierre Veltz,
Nadine Cattan, Alexandre Sorrentino,
Olivier Delahaye, Sandra Moatti,
Anne-Noëlle Gaessler et Ania Topor.

Imprimé en France :

Delta Communication impression
02 32 26 45 44
www.deltacom-imprimexpress.com

ISBN 978-2-9557663-1-6

I H E D A T E
Institut de l'habitat, de l'équipement
et de l'aménagement de la Région Île-de-France

15, rue de la Fontaine au Roi
75011 Paris



Les partenaires

