



MAI 2018

## QUAND LES URBAINS RÉINVENTENT LA VILLE DE DEMAIN

« Quand les urbains – non pas *inventent* – mais *réinventent* la ville » : le sujet pose d'emblée le débat dans le temps long. Les villes sont par nature des objets intelligents et si, depuis 2008, dorénavant plus de la moitié de l'humanité vit en ville c'est bien parce que celles-ci sont des concentrés d'intelligence qui nous permettent d'innover sans cesse : c'est à Florence qu'est née la Renaissance, c'est à Birmingham qu'a été entamée la révolution industrielle et c'est peut-être aujourd'hui à San Francisco que se dessine la ville de demain, dont les contours auront été brossés par la mondialisation et l'avènement de l'ère digitale.

\*\*\*

### Pittsburgh, Pennsylvanie UN MANIFESTE CONTRE LA FATALITÉ

La *Ville de l'acier*, comme elle a été baptisée, sans laquelle les États-Unis n'auraient pu s'engager dans la Seconde Guerre mondiale – chaque pont, chaque voie ferrée et chaque gratte-ciel du pays portent l'empreinte de la ville –, a été confrontée fin des années 1970 / début des années 1980 au marasme économique au point de devenir le symbole, cette fois, de la récession et du déclin industriel des États-Unis. En quarante ans, la ville est passée de 600 000 à 300 000 habitants tout en devenant aussi la deuxième ville la plus âgée du pays, derrière une communauté de seniors de Floride.

Aujourd'hui la ville s'est stabilisée à 300 000 habitants, le centre de recherche médicale de l'université de Pittsburgh a pris possession de l'US Steel Tower (la tour la plus haute de la ville), Google s'est installé dans l'ancienne usine d'une marque de biscuits et Uber y a conduit ses premières expériences de taxi autonome. Même si les géants de l'acier n'ont pas quitté la ville, celle-ci a diversifié son tissu économique en misant sur la recherche universitaire (avec Carnegie Mellon, première université mondiale sur l'IA), les industries de la santé (les laboratoires Mylan), les technologies de l'information, la robotique et les biotech. Pittsburgh a ainsi été élue la « ville la plus agréable à vivre des États-Unis » par *The Economist* en 2009. La même année, elle figurait dans le Top 10 des meilleures villes américaines en termes d'offre d'emplois et de vie de couple, selon les critères de *Forbes*. C'est donc assez naturellement que Pittsburg a été retenue par Amazon parmi les 20 villes susceptibles d'accueillir son HQ2, son second siège nord-américain. Les dépenses de R&D y sont deux fois et demie supérieures à la moyenne nationale.



*Pittsburgh est en soi un manifeste contre la fatalité.*

Cécile MAISONNEUVE  
présidente de La Fabrique de la Cité



Que s'est-il donc passé à Pittsburgh ? En réalité la ville s'est réinventée à l'appui de trois éléments :

- ✓ **Une vision** : celle de rester une ville inclusive, capable d'embarquer dans de nouveaux métiers tous ceux qui ont contribué à la renommée de la cité industrielle. Certes, pour l'heure, les nouveaux débouchés ne se traduisent pas en masse en termes d'emplois, mais en termes de perception la ville se distance un peu de la « ceinture de rouille » (*Rust Belt*) ironiquement évoquée pour désigner ces régions riveraines des Grands-Lacs, qui formaient historiquement la *Manufacturing Belt* des États-Unis.
- ✓ **Des partenariats** : Pittsburgh a passé, il y a vingt-cinq ans, un « pacte de croissance » avec l'université Carnegie Mellon et les fondations d'entreprises. Elle s'apprête aujourd'hui à recevoir plus de 3 milliards de dollars à travers le *City of Tomorrow Challenge*, un programme pilote d'amélioration de la mobilité urbaine soutenu par le constructeur automobile Ford. C'est là un exemple de partenariat subtil faisant place à de nouveaux acteurs qui partagent la vision des décideurs de la ville.
- ✓ **Une sorte de charte de principes** : ainsi il a été posé que les ménages de Pittsburgh doivent habiter à 20 minutes au plus des commodités (commerces, écoles, salles de sport...) et des infrastructures sociales et qu'ils consacrent également au plus de 45 % de leurs revenus dans leur logement, l'énergie et les transports.

Mais plus loin, Pittsburgh est également symptomatique de la façon dont les grands acteurs du numérique, les fameux GAFAs, sont en train d'investir physiquement l'univers des villes, orientant sans doute de manière très délibérée le processus de transformation de ces dernières – le cahier des charges d'Amazon pour son HQ2 est à ce sujet particulièrement édifiant.

#### La Ville de Demain SOUS LE PRISME DE L'ÉNERGIE

La vision développée à Pittsburgh d'une ville inclusive rompt avec le concept high-tech mais pour certains déjà éculé de *Smart City*. Nous devons probablement nous en réjouir car la ville intelligente est avant tout la ville qui aura su réinventer les flux et les interactions entre elle et ses espaces environnants, entre elle et le monde rural dont elle continuera de dépendre.

La question de l'énergie illustre clairement le propos. L'Île-de-France ne produit aujourd'hui que 5 % de l'électricité qu'elle consomme. À l'horizon 2025-2030, ses besoins s'établiront à plus 3 000 ou 4 000 mégawatts par rapport à aujourd'hui. À l'horizon de 2030, les seuls *data centers* installés en région parisienne consommeront en énergie l'équivalent de 700 000 à 1 000 000 d'habitants. En réalité, les villes sont extrêmement consommatrices d'énergie, et leur demande est sans commune mesure avec ce qu'elles peuvent produire en matière d'énergies nouvelles et décentralisées.

Les systèmes urbains doivent être pensés comme des systèmes ouverts et solidaires.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Voir sur ce sujet de l'énergie l'ouvrage *Énergie : Pour des réseaux électriques solidaires*, coréalisé par Alain Beltran, Michel Derdevet et Fabien Roques, publié aux Éditions Descartes & Cie, mai 2017.



“ *Le pire serait de penser les systèmes urbains comme des systèmes fermés, et de s'enfermer dans le mythe de l'autonomie. D'ailleurs, à trop développer les mythes autour de la ville intelligente de demain, n'est-on pas en train d'introduire de nouveaux éléments de fracture dans la société ?*

Michel DERDEVET  
secrétaire général et membre du directoire de Enedis

**Des villes-monde ?** « Les informations, les marchandises, les capitaux, les crédits, les hommes, les ordres, les lettres marchandes y affluent et en repartent », écrivait Fernand Braudel évoquant ces villes puissantes qui ont façonné le capitalisme. Ce sont ces mêmes villes, ou de nouvelles, mais tout aussi puissantes et plus agiles que des États, qui, soutenues par les entreprises, façonnent le monde de demain. Elles sont reliées entre elles par des réseaux denses, économiques, financiers et culturels qui ignorent les frontières, à l'image une fois de plus des grandes firmes.

#### La Ville de Demain SOUS LE PRISME DE LA MOBILITÉ

Le sujet est ici celui de la fracture sociale de la mobilité : urbains et périurbains, voire les habitants des campagnes disposent la plupart du temps d'une offre multimodale pour leurs petits trajets (inférieurs à 10 km). Ils disposent aussi d'une offre multimodale pour leurs trajets les plus longs (supérieurs à 100 km). C'est finalement sur les trajets intermédiaires (de 10 à 100 km) – les déplacements au quotidien, domicile-travail, qui concernent le quart des Français – qu'apparaissent les difficultés. La réalité de ces déplacements se résume en trois mots : 80 % voiture. Cela concerne les zones de faible ou moyenne densité faisant, non plus, jamais l'objet d'innovation.

Au passage, cette notion de densité pourrait sembler pertinente pour fonder de nouvelles politiques publiques ; la fracture sociale de la mobilité plaiderait dès lors en faveur de la recherche d'une plus grande harmonie entre les territoires. Rappelons, à titre d'exemple, que la métropole de Lyon (le Grand Lyon, totalisant 59 communes) représente 80 % de la population du département du Rhône. En même temps, l'étalement urbain – si couramment pratiqué au cours des dernières décennies, la politique routière tenant lieu de politique foncière – s'est avéré une véritable catastrophe, tant urbanistique que sociale et environnementale.<sup>2</sup> La question est donc plus de voir comment raccorder la ville à son territoire.

<sup>2</sup> « Tout ce que l'on donne en temps à un citoyen, il l'utilise pour s'éloigner encore un peu plus des centres-villes ». L'exemple symptomatique de cet étalement urbain est donné en France par la métropole de Toulouse (Toulouse Métropole regroupant 37 communes), cherchant aujourd'hui désespérément à se doter d'un plan de mobilité à l'horizon 2050. Aux États-Unis, son équivalent est Atlanta.



Les projections de l'habitat en France à horizon de vingt ans sont assez inquiétantes : elles concluent notamment sur un phénomène de littoralisation qui va accentuer la « diagonale du vide » (ce morceau de territoire a ainsi été baptisé parce qu'il correspond à une large bande du territoire métropolitain partant de la Meuse et descendant jusqu'aux Landes où les densités de population sont relativement faibles par rapport au reste du territoire). Il en résulte une disparition progressive du tissu géo-socio-économique de l'urbanité à la française caractérisé par la coexistence de villes, villes moyennes, bourgs et villages.

**La Ville digitale de demain ?** La ville digitale de demain ne pourra se réduire à des systèmes intelligents de supervision des réseaux et des flux. Les entreprises de technologies misent déjà sur une sorte de « smart everything » dont les prémisses nous sont offertes par Singapour ou Dubaï, des villes entièrement pensées sur un mode de verticalité, sans aucune volonté d'inclusion, au contraire. Leur promesse ultime est d'offrir à leurs très-privilegiés-habitants la longévité. L'argument est évidemment de poids.

Toutefois s'agissant de l'impact des technologies sur la forme de la ville, une leçon mérite encore d'être remémorée ; c'est celle de New York : l'augmentation des VTC (voitures de transport avec chauffeur), favorisée une diffusion croissante des services digitaux, entraîne une diminution de fréquentation des transports en commun, du métro en particulier, ce qui aggrave en final la congestion du trafic. Ainsi le réseau métropolitain new-yorkais, le premier mondial quant au nombre de lignes et de stations desservies, est délaissé et la ville est en train de perdre la main sur la question de la mobilité parce qu'elle a omis de bien appréhender la complexité du dialogue entre l'infrastructure physique (ici celle des transports publics) et l'infrastructure digitale (profitant aux nouveaux modes de mobilité).

\*\*\*

Du fait des énormes défis qu'elles vont devoir surmonter, les villes sont incontestablement à une période charnière de leur histoire. Leur succès dans cette entreprise de transformation va dépendre en grande partie de la capacité de leurs personnels politiques, donc des femmes et des hommes qui vont incarner cette transformation en se montrant capables de construire une vision et la projeter hors-les-murs de la cité. Le choix de ces leaders appartient entièrement aux citoyens qui – car c'est aussi une des conséquences de l'avènement de l'ère du numérique – sont peut-être décidés à reprendre un peu la main sur leur cadre de vie, à l'exemple des *Community Choice Aggregators* apparaissant çà et là aux États-Unis... justement en matière d'approvisionnement énergétique.

Martine LE BEC  
rédactrice en chef de la revue Prospective Stratégique

## NOS PARTENAIRES

