

Prospective territoriale et développement durable

La place de la prospective dans l'élaboration des politiques locales et régionales de développement durable en accompagnement de projets de territoires fondés sur une pratique de gouvernance participative, interactive et partagée.

Application aux aires urbaines métropolitaines de Lille et de Marseille.

Rapport de synthèse Guy Loinger

(Version définitive V finale 4 au 28/6/07)

Etude du Geistel pour le PUCA et la D4E/SRP (Titre officiel de l'étude : pratique de la prospective et praxéologie du développement durable territorialisé : vers la notion de gouvernance territoriale globale, stratégique, intégrée, participative et interactive). Marché à procédure adaptée n°CO 0400009-F04-03 du 14 juin 2004 dans le cadre de l'appel à projet « politiques territoriales et développement durable », axe n°2 : les mécanismes de mise en œuvre dans l'articulation spatiale, sectorielle et temporelles des politiques publiques, avec le soutien de la Région Nord-Pas-de-Calais, de la ville de Lille et de la Région Provence Alpes Côte d'Azur.

***Siège du GEISTEL : 58 rue Daguerre, 75014 Paris. Tél : 01 45 65 09 98, Fax : 01 45 65 97 02.
E mail : geistel @wanadoo.fr***

Sommaire

Résumé.....5

-1ere partie. Problématique du développement durable sous l'angle des logiques temporelles et des dynamiques spatiales, et la place de la prospective comme apport spécifique..... ..7

-Introduction générale. Le développement durable comme principe d'éthique.....7

-Chapitre 1. La recherche dans le domaine du long terme. Les travaux situés au croisement de la prospective et du développement durable.....17

-Chapitre 2. Prospective et développement durable. Points de convergence, points de divergence.....21

-Chapitre 3. La forme territorialisée du développement durable. De quoi parle-t-on ?27

-Chapitre 4 L'apport de la prospective dans les problématiques du développement durable territorialisé.....33

-Chapitre 5. La question des temps longs rétrospectifs en analyse spatio-territoriale...41

-Chapitre 6. La place de la prospective dans les études de développement durable territorialisés. Cas de la France.....47

-1.Les Agendas 21 du point de vue de la prospective.....47

-2.Deux cas d'études « vécus de l'intérieur ». Gironde et Finistère.....51

-3. Le cas de l'aire urbaine de Toulouse.....58

-Chapitre 7. Prospective et développement durable en Europe.70

Le cas du Pays de Galles..... 67

Le cas de Cambridge.....76

-2éme partie. Les expériences de terrain. Les agglomérations lilloises et marseillaises.....78

-Chapitre 1.Prospective et développement durable dans le cadre de la métropole lilloise.....78

1. Prospective et développement durable en région NPDC.....78

2. Prospective et développement durable à l'échelle de l'agglomération lilloise..... ..83

3. Une expérience de prospective participative dans le contexte de la mise en œuvre opérationnelle des principes du développement durable dans le cadre de la ville de Lille

.....96

-Chapitre 2. Une expérience de prospective entre « techniciens » de l'aire urbaine d'Aix-Marseille centrée sur la problématique du développement durable territorialisé.....107

2.1. Analyses.....107

1.Le Développement durable territorial en région PACA..... 107

2.Données de bases sur les logiques de polarisation métropolitaine.....108

3. Données de bases sur les dynamiques urbaines de la région urbaine d'Aix-Marseille..... ..112

4. Eléments d'analyse sur les modes de vie dans le contexte des pratiques sociales en milieu urbain périphérique..... .115

5 Mobilité et organisation urbaine.....	.118
6. L'urbanisme commercial comme facteur structurant du périurbain.....	119
7.L'agriculture périurbaine..... 119
2.2. La construction des scénarios.....	122
1. Résumé des tendances.....	123
2.Les profils des scénarios.....	124
3. Les scénarios	
Scénario 1. L'indifférence/soumission aux logiques de non durabilité.....	126
Scénario 2. Adaptation raisonnée aux contraintes d'urbanisation dans le contexte d'un processus de métropolisation amélioré.....	128
Scénario 3. Atténuation des facteurs structurels négatifs, ou la métropolisation viable et vivable.....	131
Scénario 4. Maîtrise ? dilatation /dépolarisation ou la métropolisation sans métropole	133
2.3. Quelles conclusions tirer de ces quatre scénarios ?.....	135
Conclusion de la seconde partie. Commentaires croisés sur Lille et Marseille.....	144
-Annexe bibliographique.....	149

Résumé Prospective territoriale et développement durable.

La place de la prospective dans l'élaboration des politiques locales et régionales de développement durable en accompagnement de projets de territoires fondés sur une pratique de gouvernance participative, interactive et partagée. Application à la question des espaces périurbains métropolitains. Les cas de Lille et de Marseille

La place de la prospective dans la conception, l'élaboration et la mise en oeuvre de politiques territoriales, régionales et locales à fort marquage de développement durable est étudiée autour de deux clés d'entrées majeures: 1) La *connaissance* des processus territorialisés dans la longue durée historique et leur projection à travers des hypothèses sur les futurs possibles, 2) L'expression *collective* des enjeux actuels et en devenir, et le rôle de la prospective stratégique comme appui méthodologique et domaine d'expertise pour la mise en oeuvre de politiques territoriales globales, stratégiques, intégrées et interactives, articulant étroitement les niveaux fonctionnels, économiques, sociaux et culturels aux différentes échelles spatiales allant du global planétaire au niveau local. (Axes principaux : 2 et 3 de l'appel à projet des politiques territorialisées du développement durable). L'étude est appliquée à un champ thématique, la question des dynamiques périurbaines dans le cadre des espaces urbains métropolitains. Les deux cas étudiés sont les aires urbaines de Lille et de Marseille.

La première partie reprend la question de l'articulation de la prospective comme méthode de construction des représentations du long terme et de production d'un cadre pour l'élaboration de stratégies publiques fondée sur le développement durable comme vision et comme finalité de l'action collective. Elle montre le paradoxe selon lequel le développement durable est une approche de la réalité fortement marquée par la prise en considération des logiques temporelles de long terme, sur les risques afférents à ces logiques et par des comportements proactifs clairement affichés, alors que la pratique de la prospective comme méthode et instrument pour penser le long terme en mettant en évidence la diversité des trajectoires du possible et du souhaitable n'est que peu développée, comme si le fait de penser développement durable suffisait pour produire un discours pratique et stratégique susceptible d'aller dans cette direction. Dans de nombreuses études, notamment dans le cadre de la rédaction des Agendas 21, on saute l'étape de l'anticipation-réflexion, pour passer directement aux constats et à la stratégie. Le risque est alors que faute d'avoir évalué correctement les facteurs qui empêchent la pensée du développement durable de peser sur la réalité, on les sous-estime, on n'analyse pas suffisamment les *conditions requises* pour faire correspondre les intentions avec une réalité transformée. La prospective, comme outil de *connaissance* du fait de son caractère systémique, de *gouvernance* car fortement orientée vers le débat public, et de *l'action* du fait de son imbrication avec la pensée stratégique, devrait être davantage sollicitée. Cette partie se termine par la présentation de quelques expériences situées en Grande-Bretagne, (Pays de Galle et Cambridge notamment) qui devraient nous faire penser que l'activité de prospective, que l'on désigne par la notion de « visioning », est bien davantage entrée dans les mœurs dans les pays anglo-saxons (Etats-Unis compris) que dans nos contrées, souvent frileuses dès lors qu'il s'agit de débattre collectivement des conditions pour parvenir à une forme urbaine compatible avec l'esprit du développement durable.

Dans cette étude nous avons appliqué les méthodes de prospective à la question des dynamiques urbaines et périurbaines des métropoles, d'abord en analysant les évolutions des espaces urbains de frange entre les villes centres et les espaces ruraux puis en montrant leur importance croissante, comme révélateur des mutations globales des espaces urbains en cours.

Dans une seconde partie nous avons appliqué les méthodes de prospective participative en mettant en place les conditions pratiques d'une activité de prospective, en nous associant à un groupe déjà constitué dans le cas de Lille, dont la mission est de faire des propositions à la mairie de Lille pour économiser les « flux » (eau, énergie, matière, transport.), et en créant de toute pièce un groupe de travail multi acteur dans le cas de Marseille, sans finalité institutionnelle précise, mais en se posant la question de savoir comment le développement durable est susceptible d'interagir avec les processus lourds à l'oeuvre, en montrant qu'il existe une pluralité de logiques et stratégies du développement durable possible, une palette des possibles, et pas « un » discours du durable, ce qui ouvre la voie à un certain réalisme et à une plus juste appréciation des implications de cette vision sur les conditions objectives et subjectives pour aller effectivement dans cette direction.

Première partie. Problématique du développement durable sous l'angle des logiques temporelles et des dynamiques spatiales, et la place de la prospective comme apport spécifique

Introduction générale. Le développement durable comme principe éthique et politique.

La définition du développement durable provient d'un rapport des Nations Unis de 1987, élaboré par la Commission Mondiale pour l'Environnement et le Développement. Le rapport lui-même s'intitule « Our common world », Notre monde commun (ou : « notre monde à tous »). La définition, bien que très connue, mérite d'être rappelée en introduction de ce texte :

« Un développement durable est un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs ».

Quelques remarques au sujet de cette définition-programme.

Définition « vague et générale » (Emmanuelle TORRE, in « Développement durable et territoire » qui renvoie à plusieurs objectifs, le développement économique (principe d'efficacité économique), non remis en question, sinon dans ses modalités, du moins dans ses finalités, la préservation des ressources naturelles de base, notamment en tant que ressources non ou faiblement reproductibles, l'équité sociale dans ses dimensions intergénérationnelle et internationale, notamment entre pays du Nord et du Sud.

La définition du développement durable correspond à une recherche en « co-évolution » (E.TORRE) des systèmes économiques, sociaux et écologiques, ou en compatibilité entre ces trois systèmes, à partir d'une hypothèse de base qui repose sur le constat d'une divergence structurelle entre ces trois systèmes ou logiques. Divergence qui risque à long terme de créer les conditions d'une rupture globale : l'économie qui doit faire face à des coûts de fonctionnement croissants du fait de l'épuisement des ressources naturelles non renouvelables, les écosystèmes qui s'appauvrissent et se dérèglent, la société doit faire face à un phénomène ontologique majeur, à savoir la perte relative ou absolue des conditions mêmes qui lui permettent de se renouveler, et de se reproduire d'une génération à l'autre.

Le contexte général de l'expression de ce principe général repose sur une prise de conscience selon laquelle, comme le développe Edgar Morin dans *Terre Patrie*, la Nature n'est plus une réalité « en soi » qui impose ses lois à l'Homme, elle est devenue, après trois ou quatre siècles d'immense développement des sciences et des techniques dans le champ de l'économie et de la société, une réalité produite, voire soumise au bon vouloir de l'Homme. La Nature n'est plus une réalité première sur et dans laquelle l'Homme existe et tente de s'adapter, elle est une réalité humanisée. L'Homme devient de ce fait co-responsable de la nature : la terre est le jardin de l'Homme. S'il la néglige, ou la détruit, ou dilapide ses trésors, il ne pourra que s'en prendre à lui. La boulimie de l'Homme face à la Nature, sa tendance, au non du Progrès ou du Développement, à la presser comme un vulgaire citron finit par se retourner contre lui-même. La Terre s'épuise, ses mécanismes d'auto-régulation finissent par se bloquer ou s'altérer, les coûts de son entretien, ou des tentatives de restauration en tant que capital naturel, longtemps considérés comme nul par définition (la terre comme don du ciel

des premiers économistes classiques) deviennent prohibitifs, voire impossibles. La science et la technique, longtemps destinées à aider l'homme dans sa recherche en maîtrise de ses propres aspirations au bien-être, doivent s'orienter vers la création de ressources de substitution et tenter de réduire ou de limiter les processus de dégradation voire de dévitalisation de la ressource naturelle de base, le « jardin planétaire ».

Le message de la premier Ministre norvégienne à la tribune des Nations-Unis, Madame Bruntland de 1987, soit il y a maintenant vingt ans, reste non seulement d'actualité, mais prend des allures de signe précurseur face à la dégradation manifeste de la situation écosystémique de la planète, que le film récent d'Al Gore : « Une question qui dérange » traduit parfaitement. Il exige des réponses plus fermes et doit prendre la forme d'une injonction moins respectueuse des formes : Le développement durable devient une exigence radicale si l'on ne veut pas laisser à nos enfants (que dirions nous de nos petits enfants...) une Terre malade, à la dérive, sorte de bateau ivre dans le Cosmos.

Il n'est pas indifférent de noter que cette « vision » a été proposée à la face du monde du haut d'une tribune qui représente en quelque sorte l'agora de monde, la scène politique majeure du monde. Cela signifie que cette « idée » (Bertrand Zuindeau) est avant tout un concept politique. Ce n'est pas un concept qui reposerait sur une théorisation abstraite de la réalité.

C'est l'expression d'une vision critique du mouvement du monde qui implique tout d'abord d'engager un vaste programme de recherche sur le plan scientifique, afin de comprendre ce qui se passe, et ensuite de tenter de trouver des solutions pratiques pour réduire, dans la mesure du possible, les effets négatifs du processus de dégradation global engagé, ce que l'on désigne par la **notion d'adaptation** (rapport de l'ONERC, Observatoire National des Effets du Réchauffement Planétaire), sur la base des travaux du GIEC-IPCC (Groupe d'Expert Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat), voire pour réduire à la source les causes des processus de dégradation écosystémique, ce dont **la notion d'atténuation** rend compte.

Ces deux notions apparaissent comme l'expression d'une voie moyenne entre deux bornes, l'une que nous pourrions désigner par la **notion d'indifférence**, au sens d'une indifférence fondamentale face aux évolutions globales de la relation Homme-Nature, et à l'autre extrémité, **la notion de maîtrise**, c'est-à-dire de maîtrise de la dynamique d'évolution de l'écosystème planétaire. Cet encadrement des deux notions intermédiaires par celles que nous indiquons ici a pour but de situer la problématique des réponses (aux questions) par rapport à la nature des enjeux. Que se passerait-il si nous ne faisons rien, autrement dit, si l'action consciente, volontaire, donc politique, n'entraîne pas en interaction avec les processus homme-nature actuels (homme étant entendu ici au sens des pratiques sociales, ou socio-économiques « spontanées »), et que se passerait-il si l'action consciente venait si puissamment contrecarrer les dynamiques actuelles de l'humaine condition que, au terme d'un certain processus temporel, la relation Homme-Nature pouvait retrouver l'équilibre antérieur, bien que dans une forme historique probablement différente. Ce que nous disons ici a pour objectif de « situer » la problématique de la recherche en interaction volontaire avec l'écosystème planétaire dans le cadre plus large allant de l'abandon de toute vision ou intention durable à sa maîtrise complète, bien qu'improbable. Il convient d'ajouter que ce qui vaut pour le niveau global ne vaut pas exactement dans les mêmes termes pour le niveau infra-global, mais nous reviendrons sur cette question.

Dans cette problématique de la durabilité, les mots ont un sens, qu'il convient d'analyser avec soin. Nous reprenons ici quelques idées et observations du milieu de la recherche dans ce domaine. Nous nous appuyons notamment sur l'ouvrage collectif dirigé par Bertrand ZUINDEAU, Développement durable et territoires, 2000, et sur des travaux de jeunes chercheurs, notamment François Bertrand, suite à une thèse de Doctorat de l'Université de Tours « Planification et développement durable : vers de nouvelles pratiques d'aménagement régional », 2004 et une thèse présentée par Aurélien BOUREAUD à l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Saint-Etienne en 2005, « Le développement durable : penser le changement ou changer le pansement ».

Il convient d'avoir à l'esprit que la notion de développement durable réfère au champ des principes politiques. Si l'on voulait faire une comparaison, on pourrait l'assimiler aux articles de la déclaration des droits de l'homme et du citoyen. D'où une ambiguïté : ce n'est pas un concept scientifique, c'est un concept politique. Le fait qu'il repose sur une prise de conscience liée à l'observation d'un certain nombre de phénomènes, comme le réchauffement planétaire, donc sur un substrat scientifique, ne doit pas faire illusion : ce n'est pas le cœur du concept. Le cœur de cette « idée » repose sur le constat selon lequel, faute d'une orientation différente du mode de relation de l'Homme à la Nature, la planète, donc l'humanité, court vers son propre anéantissement. D'ailleurs, la forme grammaticale de la définition du développement durable en témoigne. « C'est le développement qui permet de.. ». Un développement qui engage vers.. Une direction est donnée, un chemin, un sens. Nous sommes bien en présence d'une logique normative. C'est la raison pour laquelle ce principe politique est énoncé à la tribune d'une institution internationale, et non pas exprimé à la tribune d'un colloque scientifique.

Mais cela a des implications. C'est la question des compromis. Si Madame BRUNTLAND avait dit : « arrêtons le développement économique, car que le développement économique mène le monde à l'impasse », la vision en faveur d'une orientation différente n'aurait sans doute pas vu le jour. On nous dit seulement : « allons vers un développement différent qui ne sacrifie pas les intérêts des générations suivantes sur l'autel des intérêts de la génération actuelle ». Le principe même du développement n'est pas mis en cause. On ne se demande pas si le développement, dans sa nature même, n'est pas incompatible avec la prise en considération des enjeux du futur. On aurait pu, pourtant se poser la question. Car le développement, dans sa forme dominante, et elle l'était déjà à ce moment là, bien que son expression se situe en 1987, soit deux ans avant la chute du Mur de Berlin, est la forme du développement basée sur un principe de base, qui est l'efficacité économique. Or l'efficacité économique repose sur un principe de rentabilité du capital investi, donc sur une optimisation de l'usage de ses composantes, c'est-à-dire le capital, le travail, le capital technologique et le capital naturel. Autrement dit, l'intensification du travail humain, le progrès technique et l'usage rationnel des ressources naturelles.

Le premier facteur renvoie à une logique d'organisation de la ressource humaine. Faire en sorte qu'elle soit la plus efficace et la plus rentable possible. Une augmentation de la capacité à transformer les découvertes en innovations. Et une instrumentation de la nature afin qu'elle soit la plus rentable possible du point de vue du capital. Il est clair que cette logique est par définition incompatible avec une logique de durabilité de la relation homme-nature, non pas d'un point de vue moral, mais d'un point de vue pratique : l'intensification du travail n'est pas hors champ d'une certaine problématique de l'exploitation de l'homme par l'homme, qui demeure tout à fait d'actualité (en particulier dans les pays émergents et le tiers-monde) et l'efficacité économique appliquée aux ressources naturelles renvoie à deux questions : l'intérêt du court terme contre le long terme, et « mon intérêt contre l'intérêt des autres ».

Comme disait KEYNES, dans le long terme nous serons tous morts : le système marchand, dans sa logique dominante, est fondamentalement indifférent au long terme, parce que le long terme n'a pas de valeur économique. C'est la raison pour laquelle il y a une contradiction fondamentale et irréductible entre le développement économique et l'équilibre des écosystèmes. Or, le long terme est une sorte de pot de terre contre le pot de fer des intérêts du court terme. Ainsi, si l'on s'en tient à la recherche d'une certaine cohérence épistémologique, le développement durable est un concept non tenable, non valide, qui consiste à vouloir construire une vision basée sur deux logiques dont l'une est la négation structurelle de l'autre, et vice versa.

Mais, face à un système dominant fondé sur la préférence du court terme sur le long terme, et sur un hédonisme de l'immédiat qui marginalise par définition non seulement les utilités de demain, mais les conditions de survie de l'espace, on est tenté de chercher le substrat de rationalité qui peut fonder « en valeur » ce qui ne peut l'être en « raison ».

C'est à ce niveau qu'intervient le troisième facteur : le progrès technique. Ce facteur-acteur nous dit : « certes nous détruisons consciencieusement un capital naturel produit par l'histoire naturelle et humaine de la planète, mais ce n'est pas grave, car le génie de l'homme créera un capital naturel de substitution rendu possible par le progrès technique. La preuve : d'après Malthus, la progression arithmétique de la productivité des terres devait aboutir à une impasse devant la progression géométrique des effectifs de la population. Or tout cela n'est pas arrivé, bien au contraire, les 6,5 milliards d'habitants actuels de la planète vivent mieux que le milliard d'habitants de l'époque de MALTHUS ». La technologie est ainsi considérée comme la variable d'ajustement de la non rationalité à long terme du système dominant. Ce qui permet de maintenir l'exigence de rationalité à court terme, qui est manifestement auto destructrice de la substance du capital naturel. Ainsi, l'optimisme fondamental doublé d'un certain cynisme du mode de production dominant n'est pas remis en cause par la définition du développement durable. Au sens propre du terme, cette définition dont on a vu qu'elle n'est pas rationnelle, car elle est fondée sur la contradiction entre le principe d'efficacité économique et le principe de soutenabilité de l'oécumène planétaire, retrouve une rationalité au deuxième degré, une « méta-rationalité » grâce au progrès technique, appelé au secours d'une logique « insoutenable ». Mais le progrès technique est-il bien la « roue de secours » d'une possible résolution des contraires entre l'économique et l'écologique planétaire ? C'est faire beaucoup de crédit à la technologie, d'autant que l'on pense pouvoir dire que le progrès technique a davantage œuvré dans le sens de la rationalité économique que dans celle de la rationalité écologique dans le siècle antérieur notamment. Comment croire que subitement le progrès technique se mettrait à tourner pour « l'autre camp », celui de la nature, alors que jusqu'à présent il a surtout démontré une capacité têtue à instrumentaliser la nature, sinon à la détruire ? D'où la position, non dénuée de logique, sinon de bon sens, de ceux qui défendent la thèse de la « décroissance », basée sur la remise en cause radicale du système économique dominant. Ainsi, la définition du développement durable apparaît comme un oximore, le rassemblement en une formule de deux logiques contradictoires, dont on ne peut sortir que par un certain nombre de pirouettes, comme le progrès technique, ou une remise en question radicale de la notion même de développement.

En fait il faut trouver ailleurs la réponse à la question du sens profond de cette vision. Car, ce qui, en logique pure, est une sorte d'absurdité, sur le plan des logiques institutionnelles voire politique, car il faut toujours revenir au fait que ce concept est une création du champ institutionnel à portée idéologique, est une sorte de coup de génie.

Nous reprenons ici la paraphrase de la définition par Bertrand ZUINDEAU. « La durabilité est la qualité d'une construction humaine, économique, et plus largement sociale, propre à assurer, dans le temps et dans l'espace, une exigence d'équité ». Du coup, la contrainte de rationalité économique est en quelque sorte transcendée, métamorphosée vers une finalité qui est fondée sur le principe d'équité, et d'équité intergénérationnelle, ce qui représente une exigence supplémentaire. Car, comme les générations à venir n'ont pas de portes parole, sinon notre conscience, il est difficile, voire impossible d'attribuer une valeur, y compris économique, aux intérêts des générations suivantes. En fait, la variable éthique devient la norme en lieu et place de la variable économique. C'est donc une sorte de révolution « copernicienne » qui nous est proposée là, et sans le dire, une forme de dépassement du système dominant. Les vingt ans qui se sont écoulés depuis cet énoncé n'ont fait que renforcer la valeur « messianique » de la formule, dans la mesure où le système qui s'est imposé dans les années quatre-vingt dix est, d'une certaine façon, la quintessence de ce que l'on pourrait appeler le principe de non durabilité. Que ce système présente des signes de faiblesses et que l'articulation entre la dégradation de la planète désigne clairement le responsable sinon le coupable ne l'empêche pas, non seulement de se pérenniser, mais aussi de se diffuser. Le pot de terre du développement durable contre le pot de fer de la globalisation marchande est la réalité du monde actuel et sans doute pour longtemps. Mais, de crises en crises, rien n'interdit de penser que la direction du monde prendra un autre chemin.

Bertrand ZUINDEAU introduit une autre notion, celle de durabilité pure opposée à la durabilité élargie. « La durabilité « pure » désigne une forme minimale de durabilité garantissant la préservation dans le temps et dans l'espace des sociétés humaines: la durabilité « élargie » complète la précédente en instaurant le respect de différentes normes constitutives de la valeur d'équité ». Plutôt que durabilité pure, nous préférons le terme de durabilité « simple » opposée à la notion de durabilité « élargie ». Ce terme de « simple » fait référence à la notion de reproduction simple des économistes classiques, opposée à la reproduction élargie, qui est l'essence du développement. Il y a donc, de ce fait, deux formes de développement durable, la première qui vise à prévenir les risques de non retour ou d'irréversibilité sur des facteurs objectifs, la seconde à introduire en plus une dimension humaine, qui débouche sur une autre société. Mais on ne voit pas comment la prévention des effets d'irréversibilités serait possible sans une prise de conscience collective, qui ressort du fait sociétal. Ainsi, « le moins dépend du plus ». Ce qui veut dire que la forme de développement durable dite simple, dont on pourrait penser qu'elle puisse être atteinte par de simples mesures techniques ou réglementaires, a peu de chance de se réaliser sans une transformation de la société qui intégrerait dans son fonctionnement ordinaire le principe d'équité, et d'équité intergénérationnelle. Ainsi, la forme simple du développement durable dépend en fait de l'existence d'un processus qui aille en direction d'une forme élargie ou approfondie du développement durable. Est-ce impossible ? Cela n'est pas certain. L'humanité avance par sauts ou par bonds, et non pas de façon linéaire. La prise de conscience des impasses du système actuel peut entraîner un processus qui débouche sur une vision élargie des choses, rendant possible alors la reproduction simple (ou basique) du système.

Dans toute la construction du paradigme du développement durable, le point focal est la question du temps long. Ce point est central: c'est par la conscience des effets du système à long terme que l'on peut espérer changer le système à court terme. D'où un mécanisme itératif entre des temps longs hypothétiques ou virtuels et les temps courts des phénomènes vécus.

Entre les deux, il y a la notion de choix stratégique: que faire demain pour que ce que nous voyons aujourd'hui et que nous entrevoyons pour après demain permette d'éviter que ce que nous craignons ne se réalise effectivement. La prospective n'est rien d'autre que l'instrument de cette réflexion sur des risques à temporalités différentielles. Il n'est donc tout simplement pas possible de travailler autour de la problématique du développement durable sans passer par une activité de prospective, par la case, si l'on peut dire, de la prospective. Le fait (nous reviendrons plus tard sur cette question) que l'usage de la prospective soit relativement limité en tant qu'activité effective dans ce domaine, crée un sorte de « no brige » entre la finalité ou le sens et les réponses apportées, avec pour conséquence une fragilité des dispositifs de construction des stratégies.

La question de l'espace.

La notion d'espace n'intervient pas directement dans la définition du développement durable, ni même dans sa conceptualisation. Selon Bertrand ZUINDEAU : « la durabilité est principalement vue suivant la dimension temporelle ». Le développement durable fait parti de ces concepts génériques ou principes fondamentaux qui ne mettent pas directement en avant la question de l'espace, sinon au sens planétaire du terme. Ce n'est pas pour autant une variable d'ajustement. Car « c'est bien d'une possible généralisation d'un système économique face à un certain nombre de contraintes (économiques, sociales, écologiques) que traite la problématique de la durabilité. Or, de ce point de vue, espace et temps sont deux variables largement complémentaires : la généralisation spatiale d'un système non durable limitera plus encore la durabilité du système en question que le temps ». Il ajoute cette remarque pertinente : « généralement, l'espace est appréhendé comme une caractéristique neutre, et non comme une variable influençant les formes de durabilité. Nous pensons, quand à nous, que le changement d'échelle implique également un changement de forme, que l'introduction de la dimension territoriale transforme des règles de portée universelle en règles particulières ».

L'implication du spatial dans la durabilité globale présente plusieurs facettes. En effet, le global, qui est le cadre fondateur du concept de développement « notre monde à tous », prend des formes particulières quand on « descend » les échelles. Le champ du territorial est la sphère du spécifique par opposition au générique d'une vision planétaire. Donc, quand on quitte la posture du commandeur, qui sied à la tribune des Nations Unies, pour descendre au niveau plus trivial de la réalité des habitants de la Terre, on découvre autre chose, une autre dimension, celle de l'infinie variété des situations, clairement vues dans l'élaboration du concept même. Ce qui introduit à la notion de variabilité des formes de développement durable associées à la variabilité des situations qu'il convient de transformer.

Pour quelle raison l'apport du territorial est-il indispensable à la mise en œuvre de cette problématique ? B. ZUINDEAU indique plusieurs axes de légitimation de prise en considération :

-Le principe d'agrégation : sans remettre en cause le rôle moteur du « haut » (le global) vers le bas (les situations concrètes), l'approche par la base réfère à une conception « davantage dynamique d'une construction progressive du développement durable du bas vers le haut : on parlera d'un effet d'exemplarité, les expériences et le cas échéant leurs résultats bénéfiques incitant d'autres collectivités à mettre en œuvre des actions similaires et remplissant alors peu à peu la carte du développement durable ».

-Le principe d'engagement : le local détient une partie des clés de la réponse aux problèmes posés par la mise en œuvre effective des logiques de non durabilité. En effet, nous dit B.ZUINDEAU, la répartition des compétences au sein des Etats confère aux collectivités des pouvoirs importants, bien que dans des degrés divers selon la nature de leur constitution, sur des questions fondamentales, comme l'urbanisme, les plans de développement et d'aménagement.

-Le principe de sensibilisation : « la proximité du citoyen se révèle être sinon une condition nécessaire, en tous les cas un gage d'efficacité quant à la mise en œuvre d'action d'information et de formation relative à la promotion de cette approche innovante : développement durable et subsidiarité paraissent fortement liés. On pourrait ajouter que les citoyens entrent dans le champ de la gouvernance active et que, de ce point de vue, ils ne sont pas uniquement l'expression d'une catégorie de gens formés et informés, mais actifs, qui peuvent peser sur la dynamique de la durabilité en jouant le rôle d'aiguillon. Car, dès lors que la durabilité s'inscrit dans l'ordre des principes éthiques et des valeurs, rien ne dit que les citoyens doivent être considérés comme de simples réceptacles d'une vision qui tomberait d'en haut. Ils peuvent, tout aussi bien pousser les acteurs et les politiques dans une direction qui ne leur convient pas ou qu'ils trouveraient secondaires à leur goût (cf la démarche de Nicolas HULOT sur la charte de l'écologie vis-à-vis des candidats à la présidentielle française de 2007).

-Le principe d'expérimentation : avec le développement durable, les sociétés contemporaines, longtemps bercées au doux son du Progrès comme réponse à tous les maux, à toutes les détresses et tous les dysfonctionnements possibles, et d'un progrès qui serait en quelque sorte donné au monde, découvrent qu'elles peuvent et qu'elles doivent inventer des dispositifs nouveaux, des réponses non prédéterminées, non programmées. Elles sont amenées à expérimenter des propositions, des idées, des innovations sur la base des pratiques sociales des uns et des autres, à penser leur relation au monde autrement.

-Le principe d'équité intergénérationnel : on ne voit pas comment la recherche en retour de lien social par la communication entre les générations pourrait se faire ailleurs qu'au niveau local, pour une raison simple : si les actifs sont de plus en plus mobiles mentalement (économie cognitive) et spatialement (la mobilité des personnes et des marchandises), plus on descend et plus on monte dans les âges, et plus le local est l'espace de référence, qu'on le veuille ou non : un enfant construit sa relation au monde à travers les objets, les formes et les sens de la proximité, et les personnes âgées, qui ont déjà le monde à leur disposition à travers l'image télévisuelle, ont besoin de se rattacher à des espaces connus et vécus qui leur donnent une sécurité et une sérénité. Or, l'intergénérationnel d'aujourd'hui, c'est une question à quatre niveaux d'âge : les enfants, les parents, les grands-parents et, de plus en plus souvent, les petits-enfants qui ont le temps de connaître pendant quelques années leurs aïeuls.

-Le principe de contrainte : les composantes d'une société locale n'évoluent jamais aux mêmes rythmes. Il y a des composantes qui avancent plus vite que d'autres. L'effet d'entraînement joue un rôle important, mais ne suffit pas. Il faut exercer un contrôle, une surveillance voire une coveillance. La collectivité comme son instrument légal, soit la collectivité, soit le représentant légal de la puissance publique, peuvent imposer des règles de comportement et d'action qui encadrent le jeu du non durable entre les bornes du durable.

Car il ne faut pas se leurrer : les logiques du non durable sont fortes, dominantes : seule une action collective de tous les instants peut entraîner la société dans un chemin d'évolution différent. Cela étant, il ne faut pas sous estimer les limites du champ territorial comme levier de réalisation d'une politique de développement durable.

A cet égard, B. ZUINDEAU pose avec raison la **question du dedans-dehors** : le développement durable interne (à un territoire donné) et le développement durable externe (à un territoire donné). *Le développement durable, en tant que catégorie générique, n'a aucune chance de se déployer dans un contexte global de non durabilité sur un territoire en particulier, s'il n'est pas porté, propagé, diffusé au niveau le plus large allant de la planète au local.* Ce qui met au premier plan la question des interdépendances scalaires, les interdépendances entre les types d'échelles et entre les types d'opérateurs aux différentes échelles. Un territoire ne peut rien sans les autres territoires et cela pour plusieurs raisons :

-la mondialisation, comme son nom l'indique, fait fi des limites territoriales : elle est trans-territoriale ou plutôt méta territoriale. De même que les syndicats de travailleurs viennent de mettre en place une structure mondiale de coopération afin de contrecarrer au niveau global les ruses des acteurs de la mondialisation pour profiter localement d'avantages comparatifs dans le cadre d'une stratégie globale de maximisation des avantages comparatifs, de même les territoires sont amenés à coopérer afin de maximiser les avantages comparatifs de la durabilité économique et sociale dans l'intérêt de tous les territoires, et de chaque territoire, et de chaque acteur des territoires, notamment les acteurs économiques. Autrement dit : sans règles communes appliquées dans tous les territoires, simultanément, on ne voit pas comment certains acteurs ne diront pas : « vous m'imposez un désavantage concurrentiel, donc vous contredisez le principe de liberté d'entreprendre ». Donc, la mondialisation économique implique une mondialisation procédurale du développement durable

-les mutations de la biosphère sont globales : le nuage de Tchernobyl ne s'est pas arrêté aux frontières administratives de la France, n'en déplaie aux autorités de l'époque, qui avaient oublié que « le vent souffle où il veut ». Les réponses locales, par exemple à travers les plans climats, impliquent une coordination au niveau global faute de quoi ils risquent de n'apparaître que comme des épopées coûteuses et sans lendemain, qui profiteront toujours à ceux qui ne feront rien mais qui en tireront les bénéfices pour eux-mêmes (stratégie du passager clandestin).

-Le global, c'est la scène politique élargie du local : sans cette scène citoyenne, les initiatives locales risquent de se perdre dans les sables : le global est nécessaire pour capitaliser les initiatives du local.

-Question qui pose celle de l'interdépendance entre les échelles et des intermédiations entre les niveaux de pertinence de l'action : c'est probablement là la clé de la mise en œuvre efficace des politiques de développement durable, avec un niveau focal, l'espace régional, qui doit être de plus en plus considéré comme le niveau stratégique d'interpénétration des logiques descendantes et des logiques ascendantes. Ce qui pose inévitablement, dans un pays de tradition centralisatrice comme la France, la question du pouvoir de coordination entre l'ensemble des politiques publiques du niveau supra par rapport aux instances locales, ce qui va impliquer sans doute, tôt ou tard, et peut-être pour bientôt, une nouvelle refonte des institutions de la République. Ainsi, au moins sur ce plan là, une boucle intéressante est susceptible de se produire : née dans les institutions internationales, le concept politique de développement durable tend à produire des effets d'implication au niveau de la gouvernance institutionnelle dans un pays comme la France : *pour avancer dans la mise en œuvre du développement durable, il faut gouverner autrement, instaurer une gouvernance coopérative et participative au lieu et place des gouvernances verticales, sectorialisées et hiérarchiques, remontante autant que descendante, dont l'étage intermédiaire, l'étage régional est le niveau central, car à la croisée de toutes les logiques latérales des différents niveaux de pertinence territoriales infra-nationales et transnationales.*

Le Développement durable comme projet d'éthique sociétale. Le Développement Durable est devenu un référentiel incontournable de l'action collective. Il n'est tout simplement plus possible d'envisager des politiques publiques qui n'intégreraient pas une dimension durable, au sens de l'entrecroisement de l'économique avec le sociétal et la prise en considération des écosystèmes dans les stratégies collectives. De plus, la dimension temporelle du développement durable, au sens de la longue durée intergénérationnelle est au coeur de cette problématique, précisément à une époque marquée par l'omniprésence des temporalités courtes, notamment dans le champ économique. La référence, et parfois l'injonction à la durabilité dans l'élaboration des politiques publiques, est un phénomène nouveau et majeur dans le champ des idées, et au delà, dans l'univers de la pensée normative. A une époque fortement marquée par la marginalisation, l'obsolescence, voire l'abandon des systèmes de normes culturelles hérités des pratiques sociales antérieures, et de la relation homme/ nature traditionnelle, et qui prend aujourd'hui la forme d'un profond malaise de société, dont le débat autour de la notion de « perte des valeurs » témoigne, la question du développement durable représente en fait le retour à une exigence d'éthique sociale. Une société ne peut exister uniquement à travers l'idée que son seul et unique référent serait l'argent, la valeur marchande produite, le produit intérieur brut. Une société qui a l'œil rivé sur des tableaux de bord économiques, et dans l'économique, sur son cœur, à savoir le CAC 40, et le taux de change du Dollar, est une société qui, d'une certaine manière, « perd le nord », au sens de la perte des valeurs fondamentales qui représentent le substrat d'une relation acceptable des hommes entre eux, et des hommes par rapport à la nature, ou ce qui en fait état. Aussi, le prodigieux succès de la notion de développement durable interpelle autant que le fait que le développement actuel est tout sauf du développement durable. Il y a en tendance un décalage croissant entre la réalité et ce qui fait de plus en plus office de substitut à une éthique sociale, civile ou morale, à savoir le développement durable. Dans cette « panne des valeurs », le développement durable permet de se donner des points de repères, des limites. Jusqu'ou la société peut aller dans sa prétention à artificialiser la nature, à devenir le « maître des horloges » de la nature, à instrumentaliser la planète Terre, -qui est de plus en plus réduite à n'être qu'un simple intrant de l'économie-, jusqu'à intégrer à son modèle de représentation de la figure du progrès les différentes planètes du système solaire, à commencer par la Lune et Mars, appelées à « tomber » les unes après les autres dans l'espace économique de la valorisation marchande ?

Ainsi, le développement durable correspond à la redécouverte de l'idée que toute société doit conformer ses pratiques à un système de valeurs pour exister et se légitimer. L'éthique comme ligne de conduite sociale alternative à la logique envahissante et de plus en plus hégémonique de la marchandise, se constitue autour de la notion de développement durable. Il s'agit au fond d'un ensemble cohérent de normes, de conduites et de pratiques sociales qui s'imposent dans la conscience collective. Et comme toute norme, elle permet de mesurer l'écart qui existe entre la réalité et ce référent, d'où sa valeur et sa charge évaluative potentielle. Cependant, cette affirmation de principe, qui pose de moins en moins de problème au sens de son acceptabilité sociétale et politique, pose par contre de nombreux problèmes dès lors que l'on entend passer au concret, à la mise en oeuvre, à l'application des principes dans l'univers de l'action collective. Et il s'agit plus encore de la question de savoir de quoi on parle à propos du développement durable. A mesure que la notion de développement durable s'impose, au point d'envahir les espaces publicitaires sur le mode : « venez remplir votre caddy dans nos grandes surface, vous allez faire le plein de développement durable », il apparaît nécessaire de pousser beaucoup plus loin la question de l'élaboration du système normatif et éthique constitutif de la notion de développement durable, ce que l'on désigne par la notion de développement durable « fort », par opposition d'un développement durable « faible ».

Chapitre 1. La recherche dans le domaine du long terme. Les travaux situés au croisement de la prospective et du développement durable

Nous avons une référence dans ce domaine, l'ouvrage dirigé par Laurent MERMET : prospective de l'environnement, quelles recherches, quelles ressources, quelles méthodes, publié à la Documentation Française par le Ministère de l'Écologie et du développement durable en 2004.

Cette ouvrage, qui reprend les travaux de l'équipe RGTE (Recherche en Gestion sur les Territoires et l'Environnement, UMR ENGREF/EHESS) tente une problématisation du couple prospective/environnement (mais l'environnement, ce n'est pas le développement durable...), autour de quatre grandes thématiques :

- 1) La prospective dans le domaine de la recherche environnementale : un ensemble de défis à relever
- 2) La méthode des scénarios
- 3) Modélisation et prospective environnementale
- 4) Méthodes procédurales pour la collaboration entre chercheurs et ou experts
- 5) La prospective participative

L'ouvrage repose sur une analyse de 30 ouvrages, ou articles publiés dans des revues à Comité de lecture. Voici quelques remarques au sujet de ces analyses bibliographiques.

Il est intéressant d'avoir pris la précaution de problématiser ces synthèses bibliographiques, car elle donnent à entendre un double point de vue, celui des auteurs des ouvrages, mais également celui des auteurs de l'ouvrage de synthèse. La problématique des auteurs de l'ouvrage est tournée vers l'articulation entre l'approche méthodologique, donc proche du volet prospective stricto sensu et les enjeux de fond, donc proche du volet environnementaliste, ce qui est une bonne hypothèse de travail. Un autre intérêt de l'ouvrage, c'est qu'il se démarque assez clairement de l'approche dite de la prospective stratégique, qui est celle qui a été portée aux fonts baptismaux par la mouvance de Michel Godet, et que Laurent MERMET définit comme prenant la forme d'une « prestation de service global à un destinataire qui souhaite alimenter ses décisions par une réflexion de prospective », ou encore « une approche de prospective intégrée », et qui est clairement finalisée sur la décision stratégique. Or, nous dit Laurent MERMET : « dans le contexte qui est le nôtre -développer la prospective au sein des recherches sur l'environnement- elle se heurte cependant à des limites importantes. Le contexte de prestation de services intégrés pour un client n'est plus adapté. Le caractère opératoire de la « boîte à outil » ne suffit plus ici à compenser son caractère trop sommaire au regard des outils dont disposent les scientifiques pour appréhender les dynamiques de systèmes naturels ou sociaux sur lesquels ils travaillent ».

Le point de vue, on pourrait dire, l'angle de vue de Laurent MERMET est en fait radicalement différent de celui de Michel Godet, ce qui est intéressant en soi. Il revient à dire : la prospective telle qu'elle est développée dans ce qu'il est convenu d'appeler « l'école française de prospective », et qui est finalisée sur la réponse à des prestataires de services publics ou privés, ne permet pas de répondre aux enjeux et aux attentes qui sont celles des chercheurs de la sphère environnementaliste, d'une part par ce que l'outil –ou les outils- de travail proposé(s) dans la « boîte à outils » est ou sont assez sommaires par rapport à ceux dont auraient besoin les chercheurs, et ceux qui sont effectivement utilisés par eux, ensuite parce que la finalité n'est pas du tout la même.

Dans le cas des prestataires, ou des acteurs publics, la question est la suivante : aidez-nous à construire une stratégie d'action au moyen de l'outil de prospective, alors que les chercheurs, par définition, ne disent pas ce qu'il faut faire, mais quelles sont les conséquences qui pourraient résulter de processus engagés sur la biosphère.

Et effectivement, dans cette optique, l'outillage méthodologique ne peut pas être le même, car il ne s'agit pas « d'accoucher » un acte décisionnel, mais, tout simplement, de comprendre la réalité. Une réalité extrêmement complexe, du fait des interactions homme-nature, qui fait l'objet de nombreux travaux de recherche, et qui a généré ses propres outils d'analyse, et notamment, de simulation.

C'est donc sur une autre « planète » que naviguent ceux qui veulent mieux comprendre les évolutions de la biosphère dans le contexte actuel, et donner une représentation des processus en cours sur la longue durée, passée, présente et future.

Si l'on reprend notre propos du paragraphe précédent sur les différences entre la prospective comme forme, et le développement durable comme finalité, nous pourrions dire ceci :

-Le développement durable est une vision des choses, une politique si l'on veut, ce que n'est pas la connaissance du domaine environnemental. On ne demande pas à un chercheur en climatologie s'il préfère venir à son travail en vélo, à pieds ou en voiture. L'environnement est un domaine de la recherche, point.

-La prospective dite stratégique débouche, par définition, sur la construction de stratégie, mais la prospective telle que nous l'avons présentée plus haut, si elle conduit vers l'action, ne peut à elle seule produire de l'action. Elle donne un cadre propice à l'élaboration de stratégies, mais elle n'est pas auto suffisante. Un peu comme un véhicule en état de marche à l'arrêt. Rien ne permet de dire, si un conducteur se met au volant, dans quelle direction il a l'intention d'aller. Pour cela, il faut ajouter un autre facteur, qui est celui du sens, de la motivation, et donc celui de la décision : je prends ma voiture pour aller ici ou là.

Nous sommes donc en face de quatre termes : la prospective comme outil et méthode hors de toute intention finalisée, la prospective dite stratégique, qui, bien que neutre du point de vue des finalités, est si fortement orientée vers l'action qu'elle a tendance à les intégrer dans sa démarche même, au point d'ailleurs que l'on ne sait plus très bien si le prospectiviste est un méthodologue ou un expert en élaboration d'un discours décisionnel, l'environnement comme champ de la connaissance, et le développement durable, qui est une philosophie de l'action, et qui propose un chemin de développement très spécifique.

La question est de savoir comment croiser ces quatre termes, notamment :

Le lien entre la prospective comme pur et simple outil, par rapport à la recherche environnementaliste : est-ce que la prospective peut être utile ou non à cette discipline. ? Est-ce que derrière l'apparente complexité des modèles environnementalistes, qui reposent sur des outils de simulation mathématiques extrêmement sophistiqués, on ne retrouve pas les approches prévisionnistes classiques que l'on connaît bien dans le domaine démographique par exemple, et qui sont régulièrement infirmés par la réalité.

C'est ainsi que dans un congrès scientifique de démographes, organisé au Caire il y a quelques années, la communauté scientifique a du faire amende honorable, et reconnaître que les prévisions dominantes à l'époque, qui prévoyaient pour 2050 autour de 10 milliards d'habitant dans le monde, devaient être revues à la baisse, autour de 8 milliards.

Tout simplement, car les chercheurs avaient sous-évalué la portée de la transition démographique qui a lieu dans les pays en voie de développement du fait du passage en masse des populations du monde rural au monde urbain, qui se traduit pas un régime démographique complètement différent. Autrement dit, les chercheurs se sont trompés car ils n'ont pas intégrés à leur représentation la question sociologique, et le changement des comportements qui résultent du passage de la campagne à la ville, c'est-à-dire, d'un mode de production à un autre mode de production.

Nous voulons dire à ce sujet que si, sous couvert de scientificité, les chercheurs refoulent dans leurs marges la prospective, qui est un art du débat sur la formulation des hypothèses d'anticipation, la plus importante production dite scientifique du savoir peut aboutir à des conclusions totalement erronées.

On retombe sur la question de la valeur scientifique du champ prévisionniste, et l'on sait que des erreurs monumentales sont parfois faites par des chercheurs de grande renommée, tout simplement par ce qu'ils ont travaillé « toutes chose égales par ailleurs » dans un monde dans lequel l'interaction entre les facteurs est le facteur principal pour appréhender la réalité. Cela revient à dire que la vraie valeur scientifique, dans tous les domaines dans lesquels l'interaction homme/nature est forte, repose sur deux angles de vues complémentaires, d'une part les théories de la complexité, et d'autre part, la prospective comme modalité de discussion des hypothèses que nous donne une connaissance complexe de la réalité.

Mais alors, le paradoxe, c'est que les méthodes développées par Michel GODET et quelques autres, ne sont peut-être pas si inintéressantes que cela, car si l'on regarde de près le corpus central de la méthodologie de la « boîte à outils » nous avons, pour l'essentiel des méthodes de « formes » qui aident les « populations », qu'ils s'agissent de décideurs ou de chercheurs, à construire une représentation active et critique de la réalité. Aussi, le croisement, méthodes de la prospective pure et simple, sans le rajout, totalement inutile de la notion de stratégie, est de nature à proposer des modes de pensées inédits, et sans doute, d'un point de vue épistémologique, intéressants pour produire des idées pertinentes. Tout cela reviendrait à dire que Michel GODET et ses collègues ont mis la main sur un « continent » épistémologique de première grandeur, mais que du fait d'une fixation sur la question de la décision et de l'action, cette « découverte » est occultée, et considérée par les chercheurs, ou des chercheurs, comme du bruit de fond dénué de valeur scientifique. En ceci, ils font la preuve que dans la recherche, ce qui compte, ce n'est pas d'abord l'activité de recherche, mais la méthode de l'activité de recherche. A cet égard, la prospective, dès lors qu'elle est détachée de cet épiphénomène encombrant qui est celui de l'action et de la stratégie, et qu'elle se définit clairement comme une méthode de la pensée, et rien que cela, mérite plus qu'un simple coup de chapeau pour passer ensuite aux choses sérieuses, c'est-à-dire les modèles de prévisions.

Un autre croisement est alors rendu nécessaire, qui est le croisement entre l'environnement comme champ d'exploration et de recherche, et le développement durable : on voit bien que l'environnement comme champ de recherche ne peut aboutir à autre chose qu'à la production de connaissances, ce qui est déjà pas mal, et que la question du passage de la connaissance à l'action est posée.

Le développement durable, c'est-à-dire soutenable, serait-il l'expression d'une finalité, d'une vision, qui permettrait, en donnant un sens à la valeur de l'environnement, de permettre sa prise en charge dans l'expression des désirs, des besoins fondamentaux de la société, et donc, de lui permettre de lui donner les moyens d'être protégé, valorisé, reconnu à sa juste valeur, parmi d'autres valeur, comme la solidarité, le lien intergénérationnel..

Mais alors, pour revenir à l'ouvrage dirigé par Laurent MERMET, on peut se demander s'il n'a pas raté sa cible, en se mettant (frileusement ?) derrière la porte du laboratoire Environnement, alors que la bonne porte est celle du couplage entre prospective et développement durable, autrement plus féconde, mais plus risquée.

Ce qui fait que la « récolte » opérée par Laurent MERMET est finalement assez maigre, même si l'intention était bonne, d'autant qu'il donne beaucoup de place, finalement, aux méthodes de la prospective développées dans les bons manuels de prospective stratégiques. En fait, sur les 30 fiches de lecture présentées dans cette synthèse bibliographique, on se rend compte que seulement 13 d'entre elles portent sur le croisement prospective/environnement, et en fait beaucoup moins si on prend le terme de prospective au sens fort, et donc étroit du terme, car de nombreuses fiches, concernant ce croisement, portent en réalité sur le croisement approche prévisionniste/ environnement

Finalement, on est tenté de dire que, dans cette synthèse bibliographique, l'angle d'approche, qui est dominé par le couple jeux de simulation prévisionniste/ environnement, ne permet pas de donner un éclairage satisfaisant sur cet autre couple que représente le lien entre prospective et développement durable. Cela dit, la pensée avance de pas en pas, de sorte que l'on trouve intéressant que ce travail ait été réalisé, ne serait-ce que pour construire une autre problématique, qui est celle que nous proposons d'explorer dans cette étude, mais sur un champ d'application particulier, qui est le champ territorial.

Chapitre 2 Prospective et développement durable. Points de convergences, points de divergences

Entre la prospective et le développement durable, il existe des liens importants, nécessaires. Cependant, il s'agit de deux approches fondamentalement différentes, sur lesquelles il convient de revenir.

-1.) Les points de convergences

Entre la prospective et le développement durable, on peut noter un point commun fondamental, qui est celui d'une culture commune du temps : dans les deux univers, on s'intéresse au temps, au sens de temporalité, et de temporalités spécifiques, à savoir le long terme, les horizons lointains : l'intérêt central du développement durable pour la question de l'intergénérationnel, des générations futures, de l'avenir à long terme de la planète, rencontre la question du long terme du point de vue de la prospective stratégique. Dans les deux univers, le rôle des anticipations, et ce qu'il serait possible d'appeler une culture de l'anticipation, est très présent. Ce sont deux domaines qui « accueillent » le futur, qui ne cherchent pas à s'enfermer dans les calculs à court terme, ou dans une vision qui occulterait les enjeux de demain. Il y a, de ce point de vue, une sorte de cousinage entre les deux univers, qui les rapprochent par rapport à des cultures qui auraient tendance à occulter les tendances à long terme, ou à éviter de se poser les conséquences à long terme de décisions prises aujourd'hui.

On peut dire, à cet égard, que le principe de précaution, qui a fait couler beaucoup d'encre ces temps-ci, à propos de la Charte pour l'Environnement, témoigne de la prise de conscience des enjeux à long terme, et du sens des responsabilités qui doit en découler, au sens où, la génération actuelle ne doit pas uniquement agir en fonction de ses propres intérêts, mais aussi en fonction des générations à venir, c'est-à-dire des hommes et des femmes qui ne sont pas encore parmi nous, et donc, qui ne peuvent pas se défendre, notamment par rapport à la question du lien Homme-Nature, qui est un lien fondateur de l'existence humaine.

Il y a, de ce point de vue, une sorte de cousinage entre les deux univers, qui les rapproche par rapport à des cultures qui auraient tendance à occulter les tendances à long terme, ou à éviter de se poser les conséquences à long terme de décisions prises aujourd'hui.

1°) Les théories de la complexité comme socle commun majeur entre développement durable et prospective

La notion d'interface est au cœur de la problématique du développement durable. Pierre GONOD, dans un texte intitulé : « Matières à (re) penser le développement durable et d'autres développements », préfacé par le Directeur de la recherche de l'INRA, Michel SEBILLOTTE (juillet 2003), dans la série Bilan et prospective, développe cette notion. Le développement durable est une pensée de l'interface entre les systèmes, et d'une interface forte. A la fois entre les champs des trois sphères de base de la notion de DD, mais également et surtout en *terme d'articulation* entre ces notions du point de vue des logiques sociales, des systèmes institutionnels et politiques, et des systèmes organisationnels. En fait, il apparaît que la notion de développement durable *est la forme pratique, au sens de praxis, de la pensée complexe : le développement durable, c'est la mise en pratique de la pensée complexe.*

La montée en puissance de la notion de Développement durable est la traduction pratique et opérationnelle, mais parfois non consciente, d'une aspiration à l'émergence de la pensée complexe dans les sociétés développées. Cette notion de pensée complexe renvoie à la notion d'interaction entre les facteurs, à l'idée que chaque domaine fonctionnel doit être pensé par rapport à d'autres champs fonctionnels, et l'idée selon laquelle toute action dans un domaine produit des effets dans d'autres domaines ou sphères. L'aspiration latente est celle d'une critique des pensées et des pratiques « spécialisées », segmentées.

Or, à y regarder de près, le monde tel qu'il fonctionne actuellement est un monde dans lequel tous les facteurs, tous les processus sont *de fait* reliés, interagissent les uns avec les autres, alors qu'ils ne sont pas *pensés* dans leurs interrelations. La réalité est complexe, et de plus en plus complexifiante, alors que la pensée, et l'action qui résulte de la pensée, est en quelque sorte décalée par rapport à la réalité. Rapprocher la capacité à penser la complexité de la capacité de transformer le monde et à agir sur le monde est un *enjeu caché majeur*, l'une des attentes implicites du développement durable. Dans un domaine qui nous est familier, celui de la gouvernance publique, on perçoit aisément cette exigence de la pensée complexe, à travers la liaison entre l'univers de l'action publique sous l'autorité des élus, des pratiques sociales des citoyens et des processus socioprofessionnels de ce qu'il est convenu d'appeler les « acteurs ».

Mais comme plusieurs chercheurs l'on bien montré (Roberto CAMAGNI...), analyse reprise par Jacques THEYS dans son article « l'aménagement du territoire à l'épreuve du développement durable », dans « regard sur l'actualité, la France et le développement durable, Documentation Française ; n°302, juin 2004, la problématique du développement durable n'implique pas uniquement de juxtaposer les trois « piliers » de la définition, économie, société, environnement, ou de se contenter d'une vague logique de compromis entre les trois termes, elle implique de repositionner chacun des trois termes de l'équation en fonction des deux autres, de façon à faire évoluer les présupposés de chacun d'entre eux par rapport aux autres. C'est donc plus qu'un « compromis diplomatique » entre des logiques ou des forces en présences qui est visé, mais une véritable « relecture » des fondements de chacun des trois termes qui est en jeu. Et, compte tenu de la place respective des trois pôles dans la dynamique des systèmes, à savoir une véritable hégémonie, ou une domination forte de la variable économique par rapport aux deux autres, qui sont réduites au rôle de variables dépendantes, la question posée est celle de la remise en cause de la première, d'une part dans ses implications sociales, et d'autre part dans ses implications environnementales et éco-systémiques. Cela nous amène à la question posée par l'association ATTAC dans l'ouvrage : « le développement a-t-il un avenir », 2004, Editions Mille et une nuits, à savoir le développement économique a-t-il un avenir, alors même que dans les formes actuelles dominantes il détruit à long terme les conditions mêmes du développement, notamment ses conditions écologiques, tout en échouant dans la réponse aux attentes sociales du développement.

C'est donc, non seulement la question du lien en soi entre les trois sphères qui est posée, mais plus largement le déplacement du « tripode » vers une autre configuration, une autre organisation interne, et une autre finalité générale. Ce faisant, on est très vite amené à dépasser le cadre initial de la définition du développement durable. On ne peut se contenter de parler d'un développement qui répond aux aspirations de la génération actuelle sans sacrifier celle des générations à venir, car la forme du développement dans sa forme actuelle qui est susceptible de répondre aux aspirations de la génération actuelle est en fait antinomique avec la préoccupation visant à ne pas sacrifier celles des générations à venir. Il suffit de prendre un exemple. L'objectif visant à réduire, à l'horizon 2010, les émissions de gaz de 8% par rapport à leur niveau de 1990 est, de l'avis de nombreux spécialistes, très insuffisant pour parvenir à une stabilisation de la

situation. On estime qu'il faudrait les diminuer de 30%, à l'échelle du globe, et de 80% dans les pays industrialisés, si l'on veut éviter un bouleversement du système climatique. Or, il est acquis que malgré l'adhésion tardive de la Russie au protocole de Kyoto, l'objectif des 8% ne sera pas atteint en 2010. On pourrait tenir, ce que font d'ailleurs les représentants américains, les propos suivants : « respecter le protocole risque d'entraîner des surcoûts économiques très importants, préjudiciables en terme de concurrence, et qui pourraient entraîner des conséquences sociales non acceptables du fait des pertes d'emplois qui en résulteraient ». Ce qui est une façon de retourner l'argument du lien entre les trois sphères pour justifier le statu quo, ce qui nous amène à un second point qui est la question du temps. Le temps du court terme contre le temps du long terme.

- 2°) Une sensibilité commune autour de la question des temps longs

« Satisfaire les besoins de la génération actuelle sans sacrifier les aspirations des générations futures ». Cette définition du développement durable est plus qu'une définition, c'est une *maxime*, comme celle qui consiste à dire : ne fait pas à autrui ce que tu ne souhaiterais pas qu'il te fasse.

Mais, penser aux générations futures est moins évident qu'il ne paraît, ne serait-ce que parce qu'il est difficile de se mettre à la place de quelque chose qui n'existe pas, ou pas encore.

Cette idée de penser non seulement en fonction de critères actuels, mais aussi par rapport aux « descendants » est toutefois un idée au fond assez simple, celle de la transmission d'un patrimoine, non pas individuel, mais collectif. C'est peut-être cela qui est nouveau. L'idée d'un patrimoine collectif qu'il convient de transmettre aux générations suivantes. On peut se demander pourquoi cette idée est une idée nouvelle. Probablement parce qu'il existe une prise de conscience selon laquelle cette transmission ne va pas de soi, ou ne va plus de soi.

Jusqu'à une période historique récente, disons le 19^{ème} siècle, la transmission d'un patrimoine s'entendait comme la transmission du patrimoine individuel, celui des individus et celui des familles, mais pas d'un patrimoine collectif. La nature était considérée comme une sorte de bien infini, dans laquelle on pouvait puiser, que l'on pouvait transformer, et que l'on avait le devoir de transformer, non seulement pour se protéger contre elle, et contre les dangers qu'elle représentait, mais aussi, dans une vision progressiste du monde, pour assurer une maîtrise, un pouvoir croissant de l'Homme sur la nature : le progrès avait un sens démiurgique, qui était celui d'asservir la nature aux aspirations de l'Homme.

Or, les progrès fulgurants qui résultent de plusieurs siècles d'accumulation des savoirs et de la connaissance sur les mécanismes de fonctionnement de la nature ont permis de créer un monde à côté du monde, celui de la technique, de la science, de la modernité. A la limite, le monde de la modernité remplace le monde de la nature, se substitue à elle. Et la marginalisation, d'une certaine manière, de la nature, crée un risque, une inquiétude, celle de perdre la nature, de ne plus savoir ce que cela signifie, et une angoisse imperceptible, qui est celle du retournement de la nature contre les auteurs de sa métamorphose, ou de sa dé-naturation. Un ouvrage de référence dans ce domaine, est celui d'Edgar Morin, *Terre-Patrie*, que l'on pourrait traduire par terre-jardin. La nature, si elle n'est pas « cultivée » comme un « jardin », mais un jardin un peu particulier, un jardin planétaire, risque de devenir une machine folle que l'Homme deviendrait incapable de contrôler, de maîtriser, de dominer. Ainsi s'imposerait la limite d'un « programme » celle de l'Homme comme maître des horloges, maître de la nature, qui, comme le rappelle Luc Ferry dans un texte intitulé « le progrès en est-il un ? » publié dans un ouvrage collectif, « les nouveaux utopistes du développement durable », Editions Autrement, 2002, a été en quelque

sorte inauguré au XVII^{ème} siècle avec l'idéologie rationalisante des « Lumières ». Nous sommes donc, de ce point de vue, arrivés à un point central, à un noeud de la dynamique historique du système, et probablement à un tournant majeur de l'histoire de l'humanité, dont la notion de développement durable serait le signe, ou le symptôme.

Mais si la question du temps devient un enjeu central, c'est que l'équilibre économique, et la survie même du système économique dépend étroitement de sa capacité à jouer le court terme contre le long terme, c'est-à-dire à, justement, satisfaire à ses propres contraintes de rentabilité au détriment des équilibres à long terme. Les enjeux du court terme, voire du très court terme deviennent un ennemi du long terme, le facteur principal même de l'impossibilité des enjeux du long terme à se faire reconnaître, à exister, et à ne pas être sacrifié. Le court terme comme univers de pratique détruit l'univers du long terme comme élément fondateur du bien commun. Le mode de fonctionnement de l'économie, et par voie de conséquence, de la société, dans ses dynamiques court-termistes est un facteur contradictoire, voire antagonique, avec la possibilité d'un rééquilibrage du système sur le long terme, comme un mur, qui empêcherait d'accéder à ce qui est derrière celui-ci, une nature non sacrifiée, un équilibre homme nature retrouvé.

Mais il est évident, à contrario, que l'immense mérite du paradigme du développement durable, qu'il serait plus juste d'appeler le développement soutenable, c'est d'attirer l'attention sur les conséquences à long terme des pratiques actuelles, à cela près qu'il ne s'agit pas forcément du très long terme, mais peut-être bien d'un moyen terme, voire, sur certains symptômes, d'un court/moyen terme. C'est-à-dire que, derrière le terme un peu vague des générations suivantes, se profile probablement la question de *la* génération suivante, celle qui émerge actuellement et qui devra gérer au terme d'une période de temps finalement assez courte, une décennie, les conséquences des formes d'organisation actuelles du système économique : la boucle qui, de courts termes en courts termes nous mène au long terme, semble se rétrécir, se réduire, nous projetant vers un autre court terme, celui des grands équilibres naturels et de la relation homme-nature. Mais, si une prise de conscience a lieu, autrement dit, si la société, pour reprendre la triade économie, société, environnement, se « réveille », et elle ne peut que se réveiller quand le prix du baril de pétrole dépasse les 55 dollars, voire, risque d'atteindre rapidement le court des 60 dollars, alors, on peut espérer que la dialectique économie-société produise une nouvelle trajectoire, un nouveau chemin de développement. Comme le titre justement ces jours-ci un article du Courrier International au sujet de la ratification des Russes, ratification très chargée en sous-entendus stratégiques (N°728, du 14/20 octobre 2006, du protocole de Kyoto sur le changement climatique, « il était temps ».

-2) Points de divergence

Il y a une différence fondamentale entre l'univers de la prospective et celui du développement durable. La prospective est une méthode, le développement durable est une vision du monde ou des choses. La prospective, du moins la prospective sérieuse ne dit pas, et ne dit jamais ce qu'il faut faire. Elle dit simplement, relevez la tête au dessus du guidon, intéressez-vous à l'avenir, car c'est autour de la question de l'avenir que se joue le devenir du présent, le présent, non pas statique, mais dynamique, le présent considéré comme l'antichambre du futur, le chantier du futur. Mais la prospective s'interdit de dire ce qu'il faut faire pour que le futur perçu devienne le futur réel. Ce qu'il faut faire n'est pas la tâche des spécialistes en prospective, c'est la tâche de ceux pour qui l'on fait de la prospective, c'est-à-dire ceux qu'il est convenu d'appeler les « acteurs ». La prospective donne un cadre, une forme, elle dit que la prospective est un bon outil pour construire le présent, non seulement en fonction de ce qui se passe à l'instant t, mais

également en fonction de ce qui pourrait se passer si tel ou tel événement survenait. Mais la prospective ne sait pas remplir elle-même la boîte dans laquelle on exprime les souhaitables, et dans laquelle on se demande comment relier la question du souhaitable à un horizon donné à la réalité actuelle, celle que l'on veut en conséquence faire évoluer dans la direction nécessaire pour parvenir au but souhaité. En d'autres termes, la prospective est une méthode, ce n'est pas une philosophie, sinon pour dire que c'est une philosophie qui est dans le temps, qui ne cherche pas à passer à côté du temps. Mais pour l'essentiel, la prospective est muette sur la question centrale de savoir ce qu'il faut faire. Si l'on veut une analogie, la prospective serait un peu comme une armée sous la direction d'un gouvernement. En tant qu'armée, elle représente une force, un outil. Mais c'est un outil dont la finalité est extérieure à elle-même. Ce n'est pas un général d'armée qui dit qu'il faut faire la guerre ou ne pas la faire. C'est le gouvernement, l'Etat, et en France le président de la république, qui dit s'il faut faire ou ne pas faire la guerre, en tant que chef des armées. On ne demande pas au chef d'Etat d'être un technicien de la chose militaire. On lui demande, au nom de la République, de donner la ligne, de la partager avec le Parlement, et de faire passer le message aux militaires, c'est-à-dire aux techniciens de l'art de la guerre.

Si l'on revient au jeu de comparaison entre la prospective et le développement durable, la prospective serait comme une armée, un outil pour produire un potentiel de réflexion stratégique, mais le contenu de ce potentiel de réflexion, c'est aux acteurs qui sont habilités à produire les finalités de les exprimer. Le développement durable, c'est justement cette philosophie qui peut nous aider à produire un contenu, une finalité, à poser les jalons d'une vision du futur, et d'une vision normée du futur, d'une vision au sens d'une éthique et d'une morale. Si ce sont les prospectivistes qui font ce travail, la prospective est en danger, car elle devient en fait une fonction politique, ce qu'elle ne doit pas être. La prospective donne si l'on veut un mode d'emploi pour penser le futur, elle laisse aux philosophes, aux acteurs et aux citoyens le soin de définir la substance que l'on veut donner au futur, et aux moyens que l'on se donne pour y parvenir.

Cela permet de bien saisir les places de chacun, les « rôles » des uns et des autres. Mais il est clair que le développement durable n'est qu'une expression possible des futurs désirés. Le développement non durable est aussi le résultat d'une pensée, c'est aussi une philosophie de l'action. Mais, comme toute pensée dont l'objet est la logique du marché, sa pensée du futur se limite à ce qu'il faut faire pour instrumentaliser les hommes et la nature pour parvenir à gagner de l'argent, faire des bénéfices et profiter de cet argent. C'est aussi une pensée, mais une pensée muette si l'on veut, qui investit l'univers de l'action, sans trop se préoccuper de savoir pourquoi on échange et pourquoi on produit des marchandises et des services. Mais, il est clair que nous restons dans le même univers, celui des finalités, ce que n'est pas la prospective.

Conclusion : un socle commun sur le plan de la façon d'appréhender les problèmes autour des théories de la complexité et l'analyse des systèmes, une forte relation aux temps longs, mais une approche sans finalité politique en prospective, alors que la « polis » au sens grec du terme est omniprésente en développement durable. Cependant, il y a des passerelles entre les deux domaines sur ce plan en terme procédural, car, en prospective, on donne la plus grande importance au débat public, ou du moins au caractère collectif du débat sur le futur. Ainsi, les liens implicites entre les deux univers sont nombreux. Reste une différence de fond : le développement durable repose essentiellement sur une démarche « pragmatique » alors que la prospective à vocation à structurer les représentations du futur de façon rigoureuse, ou aussi rigoureuse que possible.

Chapitre 3. La forme territorialisée du développement durable. De quoi parle-t-on ?

1) Revenir sur le développement durable : il ne s'agit pas d'un concept fonctionnel, mais d'un concept organisationnel des dynamiques des territoires

Le développement durable ne correspond pas à un discours directement opératoire de la pratique des organisations des systèmes. C'est la raison pour laquelle le concept véhicule une image de flou, qui fait difficilement l'objet d'une instrumentalisation pratique et opérationnelle. Le développement durable est avant tout une vision des choses et du monde. Sa traduction en principes opératoires ne va jamais de soi et implique de se demander comment construire un discours opératoire du développement durable. Comme le dit Jacques THEYS, (*Le développement durable, ville et territoire*, n°13 Janvier 2000, innover et décloisonner pour anticiper les ruptures), « le développement durable se prête difficilement à toute forme de rationalisation à priori. On ne peut attendre de la science ou des experts qu'ils fournissent sur ce thème le prêt-à-porter qu'on leur demande ». Et il ajoute : « ne sommes-nous pas en train d'assister à la construction d'un nouveau mythe rationnel, sans lequel il ne peut y avoir d'action collective organisée ? » *Cela signifie qu'il serait erroné de vouloir à tout prix réduire la notion de développement durable à son expression rationnelle, traduite par des indicateurs.* De même que l'on ne fait pas l'évaluation du bonheur, de même on ne pourra sans doute jamais mettre en équation le développement durable. Il y a là un obstacle épistémologique qu'il est sage de reconnaître « à priori ».

2) Les nouvelles formes de l'action collective remettent en question la notion de choix stratégiques clairement affichés et intangibles.

Dans le discours classique, on conçoit une politique, puis ensuite on la met en œuvre, et on se donne (éventuellement) les moyens d'analyser ses impacts, son efficacité et son efficacité. Mais dans le contexte actuel, *l'activité collective est le plus souvent elle-même inscrite dans une logique floue.*

Comme le dit J.G PADIOLEAU, cité dans un article de Véronique HESPEL dans la revue *Pouvoirs Locaux*, les territoires de l'évaluation, n°57, II, 2003, on passe d'un modèle de l'action publique de type « balistique » (j'envoie et je regarde là où ça tombe) à un modèle coopératif : les décisions publiques sont fondamentalement ambiguës et instables. Elles se mettent en place au fur et à mesure que les urgences apparaissent.

Ainsi, nous sommes en face d'un problème difficile, celui de jugements à porter sur les politiques floues dans leur conceptualisation et floues dans les conditions de leur mise en œuvre.

Vouloir « forcer les choses », en se dotant d'une batterie d'indicateurs est toujours possible, mais cela risque de jouer le rôle d'une évaluation sur, non seulement une réalité insaisissable, mais aussi sur une appréciation de l'activité d'acteurs publics, qui naviguent « à vue », sans se donner des points d'entrées et de sortie clairement affichés.

A cet égard, le domaine territorial est particulièrement intéressant, parce qu'il joue le rôle de test et si l'on peut dire, de validation des principes du développement durable. En effet, le champ

territorial, par sa nature, ne peut se contenter de positions de principe, de doctrines, d'idéologies. La territorialité implique des solutions tangibles à des problèmes concrets. Les collectivités ne sont pas contre l'application des principes, mais veulent savoir où elles vont quand elles affichent des politiques de durabilités. Quel contenu mettre derrière les mots, quelles sont les remises en questions implicites sous-jacentes, notamment dans le champ de la gouvernance, de la création de nouvelles politiques publiques et de la co-construction des projets de territoires? Quelles implications dans la prise en compte des risques et du principe de précaution? Est ce que le développement durable ne véhicule pas une idéologie du refus (non dit) d'agir, et de renforcement des facteurs d'inertie, car, à force de multiplier les critères d'application du principe de précaution dans tous les domaines, notamment environnementaux, de nombreux acteurs pourraient baisser les bras, se sentir ligotés, et se trouver dans la situation d'être incapables de proposer à leurs concitoyens des réponses à des enjeux importants comme le développement économique, la politique du logement, l'aménagement urbain. On peut à la limite concevoir une sorte de quasi-rébellion contre un affichage trop fort du développement durable, considéré pour certains acteurs comme une façon perverse de "mettre les bâtons dans les roues" des décideurs locaux, pourtant pleins de bonne volonté.

On perçoit une forte tendance à vouloir "ruser" avec le développement durable, à l'admettre, puisqu'il est maintenant devenu pratiquement impossible de le refuser de façon frontale, tout en trouvant des parades à sa mise en œuvre effective. L'exemple du débat sur le thème de la ville compacte, ou du retour à la ville, et la construction des stratégies alternatives à la dispersion urbaine périphérique, est significatif: faire de l'aménagement urbain durable, oui, mais à condition de ne pas toucher à la sacro-sainte automobile... Programmer de nouveaux axes de TGV en site propre, oui, mais à la condition de relancer les programmes autoroutiers...

Ne pas remettre en cause les principes de la solidarité sociale urbaine, mais compenser le refus d'implanter des HLM supplémentaires dans certains quartiers aisés par une péréquation financière, ce qui est une manière d'acheter l'affichage de la ségrégation sociale locale.

De même, la remise en cause des DTA (pourtant créés à l'époque du Ministère Pasqua), et le retour à un certain laisser-faire dans les processus d'urbanisation périphérique...

Est-ce que l'on ne va pas vers des formes de *développement durable locales à plusieurs vitesses*? Certaines collectivités, certains territoires pourraient faire du *développement durable* à "haute densité", avec la reconnaissance d'une forte identité sociétale locale, d'une écologie politique clairement affichée, des principes de gouvernance fortement orientés vers une subsidiarité active et participative, et un mécanisme participatif "bottom-up" accentué, un développement économique conditionné par le respect et l'intégration de normes durables, tant du point de vue de la qualité architecturale et urbanistique des espaces de travail, de l'ergonomie des conditions de travail, et des produits tournés également vers des logiques d'innovation économes en intrants fortement consommateurs en ressources non renouvelables... En revanche, d'autres collectivités, sous couvert d'affichage durable, feront tout le contraire d'une politique locale de durabilité, avec une certaine propension à aller dans le sens des aspirations composites et contradictoires des classes moyennes, qui, bien souvent, s'intéressent à ces questions, pour autant qu'elles ne les touchent pas personnellement, dont les comportements NIMBY (not in my back yard) en sont le signe tangible.

Ainsi, on irait vers des situations très contrastées localement, et cela à divers niveaux d'échelle allant du micro-local aux grands espaces inter-régionaux. Mais alors, quelle serait la cohérence d'ensemble de ces territoires en "patwchork" de durable et de non durable? Est-ce que cette question ne repose pas la question de l'avenir de l'aménagement du territoire dans un pays comme la France, et la question de savoir comment rendre compatible des options à long terme sur des territoires dont le critère premier de pertinence serait *les écosystèmes territorialisés* (par exemple les bassins versants) avec les aspirations à la diversité des pratiques sociétales des pays développés?

Retenons à tout le moins cette idée centrale : il existe un tropisme marqué entre la philosophie du développement durable et les territoires, au sens de territorialité, comme si les territoires étaient l'expression d'un terrain d'action privilégié de cette notion. Pour quelle raison ? Peut-être parce qu'il existe un lien assez fort, mais implicite seulement, entre la notion du « global-local » des militants du développement durable et la réalité des phénomènes de société en milieu local, caractérisée par le fait qu'au niveau local tous les facteurs s'enchevêtrent, et le fait que spontanément le « local » est un segment complexe du tout global. Autrement dit, ce tropisme reposerait sur une sorte de pente naturelle allant dans le sens du lien entre l'idéologie du développement durable et la réalité substantielle du local, pourtant « entravé » par les pratiques d'aménagement dominantes, à travers les logiques de compartimentage et de zonage fonctionnel des espaces, autant que par les enjeux économiques et leur traduction en processus localisés de spécialisation des espaces. *Ainsi la notion de développement durable territorialisé servirait de support à la recherche d'un retour à la reconnaissance du caractère complexe, au sens de la notion de complexité, de la relation société/ nature/espace/territoire.*

3) La question d'une problématique spatiale durable. La question est de savoir comment déterminer les lignes de forces possibles d'un nouveau modèle d'organisation de l'espace au sein même du système politico-économique dominant, qui viserait à le transformer chemin faisant grâce à un nombre infini de petites modifications, sur les marges du système, dans une logique de percolation et non pas de rupture, en vue d'en infléchir la course de façon plus ou moins radicale, à travers le temps long des processus sociopolitiques.

Les deux postulats sous-jacents à cette définition sont les suivants: primo, il est possible de modifier la réalité par des modifications partielles et graduelles qui ne la remettent pas en cause de façon frontale, et secundo, les territoires représentent un bon levier pour réaliser cette transformation par *petites touches* itératives entre la reconnaissance de nouvelles pratiques sociales et l'appui de la collectivité à ces nouvelles pratiques par des politiques cohérentes avec celles-ci.

Il y aurait de ce point de vue, non pas un modèle spatial mais plusieurs modèles, mais avec un substrat commun dont le socle consiste à poser l'idée que l'espace est un bien rare, qu'il faut l'utiliser avec parcimonie, que les territoires sont le produit d'une histoire longue, celle de l'interaction homme-nature sur la très longue durée historique, et que ce legs de l'humanité mérite qu'on ne le détruise pas, à tout le moins que l'on ait un droit de regard sur la transmission de ce patrimoine qu'est l'espace produit et humanisé au cours des siècles.

A partir de là, quatre variantes seraient possibles, qui pourraient chacune faire l'objet de la construction d'indicateurs pertinents conformes à leur objet.

-1) **Un modèle de développement durable *quantitatif mais pas qualitatif***, ce que l'on pourrait appeler le modèle de Singapour. Dans cette ville, si vous laissez traîner un papier par terre vous pouvez aller en prison. C'est le modèle de la qualité totale ou du zéro défaut environnemental, mais qui est par ailleurs complètement intégré à la logique la plus capitaliste qui soit, la plus intégrée aux logiques de la globalisation. Indicateur-type : les indicateurs HQE, Haute Qualité Environnementale.

-2) **Un modèle de développement durable *quantitatif et qualitatif, mais sans changement de la logique du système dominant***. Une amélioration à terme du cadre de vie et des conditions de vie, mais sans passerelles possibles avec l'émergence d'un autre processus global d'organisation de la société, que l'on pourrait définir par le modèle progressiste du développement durable localisé. Indicateur-type: indicateurs du mieux être environnemental.

-3) **Un modèle de développement durable *quantitatif et qualitatif avec changement de la nature du système social, mais sans changement de la nature du système économique et de l'organisation générale de la société***. C'est un modèle « prudent », de type social démocrate avancé, mais qui ne touche pas au socle du système, et qui, d'une certaine façon, lui permet de rebondir en s'ajustant au contexte critique. Indicateur-type : indicateurs du développement humain des Nations Unies

-4) **Un modèle de développement durable *quantitatif et qualitatif avec changement de la nature du système social et avec un changement de la nature du système économique et organisationnel***, mais selon des formes qui sont polysémiques, susceptibles de s'adapter aussi bien au modèle dominant qu'à un modèle alternatif. Indicateur-type: Indicateurs du développement humain des Nations-Unies couplés à des indicateurs portant sur les processus de production, sur l'échange des produits et des services, non pas sur le seul territoire considéré, mais sur la relation entre un territoire et *d'autres territoires* avec lesquels ce territoire est en relation, sur la propriété sociale des capitaux et sur la capacité de l'organisation politique à répondre aux aspirations « de la génération actuelle » *en augmentant* le potentiel de réponse aux aspirations des générations futures, et non pas, comme l'indique la définition très restrictive, la définition officielle du développement durable que l'on doit à madame BRUNTLAND, dans son rapport aux Nations Unies de 1988, « sans sacrifier celles des générations futures ».

Ainsi, pour prendre l'exemple de l'urbanisation périphérique, face à la logique de la terre brûlée actuelle, qui se traduit par l'urbanisation plus ou moins sauvage des zones rurales situées sur les marges des espaces urbains agglomérés, on perçoit bien qu'il y a plusieurs réponses alternatives possibles. Elles vont du refus de la croissance périphérique sans contrôle à un modèle dans lequel la voiture ne serait pas interdite, - ce qui serait l'expression d'une logique autoritaire peu compatible avec l'esprit du développement durable -, mais dans lequel, l'usage de l'automobile deviendrait inutile et superflue pour les usages courants et quotidiens.

Mais un tel modèle de développement pose une autre question, que l'on n'aborde en général pas, à savoir que si le nombre de km/homme/an passe, disons, de 15.000 km à 5.000 km, la durée d'usage d'une automobile type va passer, disons, de cinq ans à dix ans, ce qui veut dire que, toutes choses égales par ailleurs, le nombre d'automobiles produites sur une année pour répondre à la demande effective va baisser de x%, peut-être de 20 à 30%. Donc, et là encore, toute chose égale par ailleurs, l'emploi va chuter d'autant. La vraie question est alors de se demander, *du point de vue d'une logique sociétale globale durable*, comment les travailleurs dont l'emploi sera supprimé au nom d'une politique d'aménagement urbain durable, vont pouvoir gagner leur vie,

et ne pas se retrouver au chômage. Cette question, il n'est pas nécessaire de se la poser tant que l'on raisonne en logique de développement durable « enfermée » ou cantonnée à un champ partiel, ou à une vision partielle, mais elle devient inévitable dans une approche complexe, c'est-à-dire exprimée en terme d'interaction entre les systèmes. Or la réponse à cette question est de toute évidence difficile pour ne pas dire embarrassante. *Car elle implique de faire le lien entre une pratique globale à finalité locale et une pratique globale à finalité globale dont le local serait une composante.* C'est faute d'être capable de poser ce genre de questions, et encore moins d'y répondre (mais pour ne pas avoir à y répondre, le plus simple consiste à ne pas se la poser..), que la vision d'un développement sociétal durable « général » n'arrive pas à émerger.

En tous les cas, on retiendra l'idée que le territoire est la « brique de base » du développement durable. Sans cette brique, il y a peu de chance pour qu'il soit possible de construire une alternative globale, de la même façon que c'est brique après brique, que le maçon construit la maison. Mais inversement, le fait de posséder des briques ne préjuge en rien du résultat, c'est-à-dire la maison. On pourrait, autrement dit, s'épuiser à faire du développement durable local, sans aucune espérance de parvenir à un développement durable global, si les conditions du passage du local ne sont pas tracées et déterminées. Et sans effet de levier du local vers le global, par mutualisation des résultats à partir d'une multitude de réalisations en milieu local, il y a des risques selon lesquels le développement durable comme vision du monde s'épuise dans la poursuite d'un rêve sans horizon, ou d'un horizon qui s'évanouirait à mesure que l'on croirait s'en rapprocher. Ce qui revient à poser comme condition de l'avancement de la problématique l'existence de relais entre le local, et souvent le micro-local et le global, celui des Etat-nations, des grandes entités régionales, au sens continental du terme, et du monde comme un tout : les multiples petits ruisseaux font le fleuve, nous dit la maxime, mais à condition que les ruisseaux ne se perdent pas dans les sables, ce que l'on pourrait appeler le syndrome de l'oued..

La question du relais entre le local et le global est donc déterminante, tant du point de vue de l'organisation que du point de vue du sens. Faire un aménagement durable du territoire, revient donc à passer du territorial fin au territorial global, et du territorial à ce qui ne l'est pas, c'est-à-dire l'organisation générale de la société, la place de l'Etat, ses missions, ses vocations, l'économie générale, la nature du système productif...

Chapitre 4 L'apport de la prospective dans les problématiques du développement durable territorialisé

1 L'apport de la prospective dans les problématiques du développement durable territorialisé

Cet apport concerne plusieurs domaines, notamment la place des approches en termes d'anticipation et de prise en compte des temps longs, la question de la systémique et des théories de la complexité, la question de la démocratie participative et la finalisation des orientations dans le sens d'une élaboration des stratégies opérationnelles.

1) Anticipations et temps longs territorialisés dans la construction des options durables de développement local et régional

La prise en compte des temps longs dans l'élaboration des politiques territorialisées du développement durable est un facteur clé de changement de cap réel des chemins de développement des territoires. En effet, les territoires sont l'expression de phénomènes et de processus, et pas seulement des lieux, des cadres dans lesquels il se passe quelque chose. Mais, en tant que phénomènes et processus, les territoires ont leur logique propre, qui ne sont pas les mêmes que les logiques qui traversent les territoires, comme les questions sociétales et les questions économiques, ou les questions institutionnelles. Les territoires rendent compte d'une dimension complémentaire, ce n'est pas la somme de ce qui se passe sur les territoires. Or cette dimension, ce « plus », c'est l'articulation de toutes les logiques qui les traversent, dans des formes spécifiques d'un lieu à l'autre.

Un territoire, c'est une combinaison spatialisée de facteurs et de processus, selon une clé particulière. Or, la « clé de la clé » pourrait-on dire ne peut s'appréhender qu'à travers la connaissance des processus dans la durée, dans le temps. Il s'agit aussi bien du temps passé, écoulé, stratifié dans des formes, des paysages, que le temps actuel, qui traduit le mouvement des choses, c'est-à-dire des pratiques sociales, économiques, culturelles, sur l'espace, l'espace en mouvement si l'on veut, que le temps à venir, le temps, au sens d'usage du temps, qui est le cadre susceptible de créer de nouvelles organisations, de bâtir au sens propre et au sens figuré les conditions de vie et de la vie de demain, de résoudre des problèmes (mais aussi d'en créer de nouveaux..), de faire des choix, d'avancer et de faire bouger les facteurs et les processus hérités du passé. Il y a une boucle entre les temporalités passées et futures. On ne peut construire la territorialité de demain que par la saisie, la connaissance, le travail sur la territorialité écoulée ou actuelle.

Un développement durable territorialisé implique d'effectuer une sorte de catalyse entre l'héritage, les tendances actuelles, les tendances émergentes, les risques du futur, les visions alternatives, la connaissance des temps de réalisation possibles des options nouvelles afin qu'elle marquent le paysage et les organisations territorialisées.

Il convient d'insister sur un point important, à savoir les différences d'échelles temporelles dans les représentations des enjeux du développement durable territorialisé. Les enjeux les plus courants du développement durable tournent autour de la question du lien entre la sphère environnementale par rapport aux deux autres domaines, l'économique et le social. Les horizons temporels du domaine des écosystèmes sont à la fois très courts, quand la menace

guette, par exemple sur les risques d'inondations suite à des pluies torrentielles, au point que la Sécurité Civile, dont la vocation est de gérer les problèmes en situation d'urgence extrême, ou de protection de la population en cas de risque d'accident nucléaire, est régulièrement sollicitée, ou très long, précisément au sujet des conséquences de l'imperméabilisation de sites inscrits dans des processus d'urbanisation, qui produisent un effet d'entonnoir par rapport aux pluies torrentielles, du fait de l'impossibilité des eaux de pluies de pénétrer dans les sols, ou encore, lié à la durée de vie de l'uranium enrichi, soit plusieurs milliers d'années des centrales atomiques. L'éventail des temporalités est considérable, il est très large.

Mais l'intérêt de cette prise en compte, c'est de considérer que le long terme peut avoir un impact sur les phénomènes à court terme, de sorte que plus on attend avant de prendre en compte les effets du long terme, et plus ils risquent de converger sur les logiques à court terme : la coulée de terre, qui est longtemps retenue par un quelconque obstacle, se met en mouvement d'un seul coup lorsque l'obstacle disparaît à l'occasion d'un événement mineur, tel qu'un orage. Moins la cause première du risque est reconnue, la possibilité d'une coulée de terre, plus lorsque l'événement se produit, les conséquences sont lourdes. Or selon les domaines, les éventails de temps de bases susceptibles d'agir sur les processus du court terme sont très variables. Très larges dans le domaine des éco-systèmes, relativement court dans le domaine économique, parfois relativement long, comme par exemple la durée économique de vie d'un modèle de moteur de voiture, ou tel ou tel équipement industriel, dont la durée de vie est souvent de l'ordre du demi-siècle, parfois davantage, à très court, notamment en ce qui concerne la forme apparente des produits de l'industrie, et d'autant plus que la vitesse de circulation des produits conditionne leur rentabilité, par exemple, dans le secteur informatique, où les gammes se renouvellent tous les trois ou quatre ans. Dans le domaine social, l'éventail des temporalités « à impact » varie du très long terme, comme par exemple les modes de vie, les langues, au très court terme, comme les modes vestimentaires, les ambiances, l'état d'esprit, à des temporalités intermédiaires, comme par exemple les phénomènes générationnels, de l'ordre de 30 ans, ou intergénérationnels, de l'ordre de 60 à 80 ans. Dans le domaine qui nous occupe directement, l'aménagement urbain et des territoires, les séquences de temps sont en général longues, car elles concernent les équipements lourds, comme les infrastructures, les réseaux de voiries, infrastructures de transport, dont la durée de vie est largement celle d'un siècle, et la création, de l'ordre de 10/15 ans, de même en ce qui concerne une création urbaine, comme une ville nouvelle, dont la période de maturation est de l'ordre d'un demi-siècle.

Aussi, poser la question du développement durable territorialisé implique de se poser la question des temporalités requises pour parvenir, d'abord à des prises de conscience, ensuite à la conception de postions alternatives, ensuite à la mise en place des formes spatiales nouvelles, ensuite à leur impact sur les pratiques sociales ou les organisations collectives. Tout se passe comme si les temps longs de la prospective étaient sollicités pour penser les temps longs de la transformation des processus et pour déboucher sur une réorientation du cadre de l'organisation de la vie sociale. Mais l'enjeu de cette prise en compte du temps des territoires, c'est l'effet de synergie entre toutes ces logiques temporelles spécifiques, vers une nouvelle configuration globale des dynamiques d'un territoire donné.

2) La question des systèmes et des théories de la complexité

Un territoire, comme combinaison spécifique entre des facteurs et des processus représente un ensemble cohérent, une réalité. Mais cette réalité, cette combinatoire est variable d'un territoire à l'autre. La comprendre est une clé fondamentale pour, ensuite, orienter les territoires dans une voie nouvelle. La question est de savoir comment appréhender cette réalité, ce « système ». Les théories de la systémique et les méthodes développées pour comprendre les territoires en tant que système sont utiles. Or, on remarque que la prospective, parce qu'elle vise l'exercice d'une pensée globale d'une réalité donnée, est très orientée vers la connaissance systémique de la réalité. D'ailleurs, dans tous les exercices de prospective, on retrouve cet effort de représentation systémique de la réalité, qu'il s'agisse des matrices d'analyse structurelle ou des analyses morphologiques (Cf le manuel de prospective stratégique de Michel GODET pour le détail des méthodes).

L'une des grandes difficultés dans ce domaine est de saisir les conditions du lien entre un système territorial donné par rapport à son contexte. Car, un système territorial n'est pas une île, il vit dans d'autres systèmes, qui sont en général des systèmes dominants, au sens où ils dominent les systèmes territorialisés ou leur sous-ensembles : l'économique externe domine l'économique interne. Le sociétal externe domine le sociétal interne ; l'institutionnel externe domine l'institutionnel interne. Les systèmes techniques externes dominent les systèmes techniques internes. Etc. Au point que l'on pourrait se demander s'il existe des systèmes internes un tant soit peu indépendants des systèmes externes. A la limite non, sauf que, précisément, c'est *l'agencement* entre les formes localisées de ces différents systèmes sous dépendances externes qui constitue la base de la forme de l'autonomie du territorial par rapport au monde extérieur. Or cet agencement et ses conditions d'organisation dépendent eux-mêmes de plusieurs facteurs. En particulier, ils dépendent de la faculté des territoires à construire une architecture de système spécifique d'un territoire à l'autre. Dans un territoire global, disons un Etat-nation, *les territoires qui* n'ont qu'une marge d'autonomie réduite du fait du cadre institutionnel, ont évidemment une capacité d'élaboration de cette architecture de système moindre que dans un territoire global, un Etat-nation dans lequel il existe des marges importantes. A la limite, l'absence d'un Etat-nation se traduit pas des marges très importantes, mais pas forcément infinies.

Mais la spécificité de cet agencement ne dépend pas uniquement et sans doute principalement de ce facteur institutionnel. Il dépend, sans doute, plus profondément de la relation entre l'histoire de la congruence d'organisation des appareils sociétaux locaux par rapport au reste du monde, l'expérience de la capacité d'un territoire à réagir face à des impulsions ou des contraintes qui viennent du reste du monde. C'est l'histoire de la réalité globale endogène d'un territoire face aux pressions du monde, aux différentes époques du temps qui permet sans doute de comprendre ce qu'il est à un moment donné, et comment il est susceptible de réagir dans les années à venir. Et, autre facteur, la façon dont un élément du contexte, par exemple un élément mutant, disons une nouvelle technologie qui s'impose brutalement, comment ce facteur mutant est relayé à l'intérieur du système local puis ici comme une globalité.

Par exemple, comment un nouveau système technique est pris en considération par les entreprises locales, par le système éducatif local, par les acteurs de l'aménagement local, et quels sont les délais de réaction du système global/local face à l'avènement d'un nouveau système technique, sachant que chaque sous-système local aura tendance à réagir à sa façon, à son rythme, et avec une intensité variable, allant du désintérêt complet à une mobilisation forte.

Il n'y a pas de raisons de penser que tous les sous-systèmes locaux vont réagir en même temps à l'impulsion externe. Ce fait est accentué, voire aggravé, lorsque le système global local n'a qu'une existence limitée en tant que tout systémique autonome, et quand l'évolution de ce tout systémique dépend d'un autre tout systémique supérieur au premier.

Ainsi, pour prendre l'exemple du développement durable, nouvelle doctrine de développement et du développement, selon que nous sommes en présence d'un territoire qui ne dispose pas d'autonomie intellectuelle pour penser ce concept, ou dans un territoire qui s'est donné les moyens intellectuels de cette pensée, le résultat sera très différent, en terme d'intensité et de réactivité. A cet égard, l'activité de prospective peut contribuer à l'éveil des acteurs globaux/locaux, à une prise de conscience qui va leur permettre, plus rapidement que si ces exercices n'avaient pas lieu, d'intégrer cette dimension à l'ensemble de leurs activités, et d'infuser cette dimension dans l'ensemble de systèmes et des sous-système locaux. C'est que ce nous apprennent les théories de la complexité, à savoir les mécanismes sociétaux de la diffusion d'un risque nouveau comme des éléments de réponses à ce risque. Un facteur pratique doit être rajouté à cet ensemble. La réalité des territoires est telle que la « substance systémique » ou la richesse systémique des territoires sont très variables d'un territoire à l'autre, et cela, toutes choses égales par ailleurs. Or cette substance, cette « composition » systémique est une donnée essentielle du problème de capacité de réponse d'un territoire face aux impulsions externes. Autrement dit, tous les territoires ne sont pas « armés » de la même façon face aux défis de la pression du contexte. Ce qui pose la question de la pertinence des territoires, et la question sensible des formes d'organisation des systèmes territoriaux localisés face aux menaces et aux pression du monde.

Tous les territoires n'ont pas la même capacité à mobiliser leurs systèmes et leurs appareils de réponse aux défis externes, car tout dépend de la « richesse systémique » des territoires, et du mode d'articulation entre les systèmes, leur plus ou moins grande réactivité, et de la variété des éléments de chaque système territorial, mais également, de la capacité de chaque sous-ensemble à être à la fois « branché » sur les autres éléments ou sous-systèmes localisés, et être capable d'exister, de se faire reconnaître à l'extérieur, dans le ou les systèmes qui sont à la source du défi ou de la mutation considéré ; ainsi, dans le domaine technologique, il conviendra de disposer en interne (dans un territoire donné) d'un laboratoire qui sera à la fois capable d'interagir avec les autres laboratoires, et les autres appareils de production des connaissance, avec d'autres milieux, notamment les milieux économiques locaux, mais aussi les milieux institutionnels..., et simultanément, qui sera capable de se situer dans le milieu scientifique ou technologique spécialisé au niveau international qui est à la source de la mutation ou du changement de paradigme technique. Sauf à considérer que tout est dans tout, un territoire ne pourra couvrir qu'une part réduite du champ propre à la capacité de maîtrise des technologies, même pas globalement, mais dans un domaine donné.

La question des seuils critique de pertinence des territoires au vu des conditions d'accès à la table de ceux qui construisent tel ou tel nouveau paradigme est évidemment délicate, car si les appelés sont nombreux, ceux qui sont effectivement capables de répondre aux défis, pour un domaine donné, le sont moins...

Où est, à ce niveau, la question du développement durable ? Dans le fait que le développement durable est une pensée des interactions entre les facteurs et les processus. De sorte que c'est une conception qui est par essence systémique. Comme, par ailleurs, la prospective est *aussi* une conception de l'interaction entre les facteurs, mais dans un ordre différent, on peut faire

l'hypothèse que la prospective et le développement durable sont deux concepts ou conceptions qui ont des tropismes communs, et de bonnes raisons de produire des synergies fortes.

3) la question de la démocratie participative

La prospective est portée par le courant qui vise à dire que l'avenir appartient à ceux qui le construisent, c'est-à-dire qu'elle a vocation à intéresser tout le monde, au sens de l'ensemble des groupes sociaux concernés par le sujet en local ou en général. A vocation, car rien ne dit que chacun, chaque habitant, chaque citoyen est concerné au même titre. Cependant cette notion de vocation est importante : car si le futur est un domaine qui implique chacun, il est possible de dire que chacun, donc tous, ont intérêt à collaborer pour la construction des architectures du futur. C'est toute la question de l'appropriation qui est posée là, et de la participation du plus grand nombre à cette élaboration. Ce qui, d'ailleurs, ne va pas sans poser des problèmes techniques difficiles, à savoir que ce qui est virtuel ne devient pas réel pour autant, et dans la mesure où la société est hiérarchisée, bien que formellement démocratique.

Néanmoins, cette vocation au débat collectif, tout au moins dans le domaine particulier de la prospective territoriale, est une prospective des *sociétés* qui vivent dans un territoire donné. Il n'en reste pas moins que cette propension rencontre l'un des fondements du développement durable, qui est de dire que l'avenir de la société, à travers une approche inter-générationnelle est au cœur de cette problématique. Là aussi, la convergence entre les deux domaines sont forts et importants ; on a du mal à imaginer une forme de développement durable qui se ferait en dehors de la société civile, en dehors du débat public, ne serait-ce que parce que c'est une approche critique par rapport aux formes d'organisation économiques, sociales et politiques dominantes, et donc, qui ne peut que s'appuyer fortement sur les aspirations à la transformation collective des dispositifs actuels et des finalités actuelles, qui sont tout sauf durables. Cette convergence peut sans doute fonder les nouvelles dynamiques politiques, au sens fort du terme, qui sont sous-jacents au développement durable, c'est-à-dire que la prospective participative est sans doute un outil clé dans le développement de cette approche. Ce qui pose, là encore, de nombreux problèmes, car la prospective est une démarche exigeante, qui est très éloignée d'une pratique disons, de « préau d'école ».

4) La question de la stratégie

La stratégie comme préfiguration de l'action, comme fil conducteur de l'action collective se heurte, par rapport à la question du développement durable, à la question de la formalisation de la problématique du développement durable, comme condition de la mise en bout à bout d'une intention et d'une mobilisation des moyens pour parvenir à la réalisation des intentions. Sans explicitation des présupposés des intentions, des fondements conceptuels et idéologiques des intentions, il y a peu de chances pour que ces logiques intentionnelles puissent percer la carapace des systèmes en place, systèmes qui ont, si l'on ose l'expression, la peau dure.

La question est d'autant plus difficile que les territoires, en tant que dépositaires d'une fraction limitée de la souveraineté nationale, n'ont que des marges de manœuvres limitées. De plus, comment orienter autrement les dispositifs en place quand ils fonctionnent selon une logique qui n'a en aucune manière cet objectif comme finalité, et dont le mode de régulation ne fonctionne pas par rapport à ce critère, mais par exemple, par rapport à un critère de coût/efficacité à horizon court.

D'un autre côté, l'approche « pragmatique » du développement durable, de type, « petit bout pas petit bout », se heurte à la question du sens global, à savoir quel est le projet global visé, faute de quoi la lisibilité des objectifs risque d'être faible, et donc la motivation des acteurs limitée. Enfin, si l'on veut faire preuve de pédagogie, il faut proposer des objectifs perceptibles dans un temps court, ce qui entraînera l'adhésion et donc, permettra de lancer des actions dont on ne peut attendre des résultats que sur le long ou le moyen terme.

Aussi, dans le domaine du développement durable, il n'est pas possible de construire de stratégies « longues » sans se préoccuper de stratégies à séquences courtes, car en fait ce sont les secondes qui permettent d'enclencher les premières, selon une logique qui n'est pas logique du planificateur en chambre, ou de technostructures froides, mais selon des logiques dans lesquelles l'adhésion collective va pouvoir se faire sur une série d'objectifs à très court terme qui, en cas de succès, vont pouvoir permettre de passer à des stratégies à séquence longues. On voit bien que l'articulation entre la sphère de l'action et de la sphère de l'appropriation représente à ce sujet une dialectique d'une assez grande importance. Autre comparaison, un processus qui prend la forme d'une sinusoïde, c'est-à-dire que l'on repasse devant un point donné, au terme d'un processus, mais avec une évolution de la situation, qui atteste d'une amélioration, même de faible portée, mais qui montre qu'il est possible d'agir autrement.

Cette « prospective du temps présent », pour reprendre une expression d'un groupe de travail du CES présidé par Jean-Paul BAILLY, à l'époque président de la RATP, mais actuel Président de la Poste illustre bien cette façon de travailler, ce qui nous éloigne de l'idée d'une stratégie « gravée dans le marbre », est au contraire, une stratégie évolutive, de petits pas, qui finissent pas déboucher sur une forme globale différente. La prospective stratégique territorialisée doit, en somme « surfer » avec les spécificités des territoires en tant que phénomène lourd, complexe, véhiculant de très fortes inerties. Aussi les politiques publiques doivent être envisagées avec des « retours sur investissements » particulièrement longs : on le voit bien, par exemple dans les anciens territoires industriels hérités des premières phases de révolutions industrielles, et du temps considérable qu'il faut pour remettre sur les rails une société profondément traumatisée par les crises qui ont suivi la fin de cette époque, et en même temps, en tant que phénomène vivant, qui ne peut engendrer une logique du changement que si les « acteurs », la société civile, jouent le jeu de la recherche d'un nouvel horizon, et d'un nouveau modèle social de développement.

5 Quelles conclusions pratiques en tirer pour l'élaboration des schémas d'action collective, en particulier des profils environnementaux ?

Il est important de ne pas passer directement de l'étape 1, centrée sur la formulation d'un diagnostic environnemental partagé, à l'étape 2, de définition des orientations stratégiques, préalable à l'étape 3 d'établissement d'un programme d'action opérationnel du profil environnemental, et à la phase 5 d'évaluation concomitante.

Il convient de créer les conditions d'une phase intermédiaire entre le diagnostic et la stratégie.

Car, à défaut de ce temps intermédiaire, le risque est grand de manquer de recul dans la construction des stratégies. En effet, une stratégie ne peut pas être uniquement basée sur le constat que l'on peut faire à un moment donné.

D'abord parce qu'une stratégie doit prendre en considération des situations encore non existantes, mais susceptibles de se produire à l'horizon x et d'interférer avec les intentions et les politiques mises en œuvres entre le moment où l'on fait le diagnostic et le moment où la politique publique est mise en application. Faute de quoi, tout se passe comme si l'action engagée risque d'être décalée par rapport à des enjeux qui auront émergé entre temps, et d'autres qui auront disparu de la scène.

Ensuite parce qu'une stratégie n'est pas comme une sorte de bloc de décision qui s'impose comme une évidence. Une stratégie est le résultat d'une pensée complexe, dans laquelle on pèse et soupèse les risques en fonction de différents paramètres, qui peuvent prendre en considération d'autres facteurs que ceux qui sont directement en jeu, notamment des questions politiques, des questions financières, des questions liées à la gouvernance locale, à l'évaluation des différentes actions en cours et à leur impact sur le terrain, à la hiérarchisation des objectifs les uns par rapport aux autres. La stratégie est un art de la relativisation et de l'opportunité de l'action au regard de différents systèmes de contraintes, de ressources et de moyens disponibles.

C'est la raison pour laquelle il paraît simpliste de vouloir passer du diagnostic, qui donne le plus souvent une image de la réalité à l'instant t , et non pas dans une logique dynamique, évolutive, diachronique de la réalité, à la construction d'une logique de choix. La prospective représente à ce sujet un passage obligé et de plus en plus admis comme tel dans les travaux de planification stratégique. C'est une sorte de tamis, de laboratoire d'idées, qui donne un socle solide à la décision. Ce n'est pas pour rien que les grands groupes industriels, les grandes administrations publiques font de la prospective. C'est pour élever le niveau de la réflexion avant toute décision, d'autant qu'il s'agit de décisions lourdes d'implications. Les territoires n'échappent pas à ce phénomène, mais ils manquent d'expérience dans ce domaine, et cela d'autant plus que l'on est en face de « petits territoires », de petites mailles des territoires, et d'autant plus que l'on est sur un domaine spécialisé, comme l'environnement.

Mais, dans les deux cas, la question de la prospective se pose. Par exemple, quel est le lien entre un petit territoire et le contexte de ce territoire, les jeux d'interférence entre le territoire en question et les territoires voisins, une métropole régionale par exemple. Ne pas en tenir compte est évidemment absurde, ne serait-ce que parce que les logiques foncières, immobilières, les modes de localisation des ménages sont très dépendants de facteurs externes à un territoire de proximité donné. Ensuite, parce que ce qui concerne un domaine donné, l'environnement, dépend largement des questions, des enjeux, des déterminants d'autres facteurs, notamment les facteurs économiques, au sens de système productifs, de mode de formation des ressources des ménages, par exemple, entre les ressources primaires, les salaires, et des ressources de transferts de la collectivité vers les ménages. De même ils dépendent beaucoup des modes de vie, de la façon dont les ménages organisent leur vie quotidienne, des traditions de relation homme-nature et de facteurs anthropologiques qui impliquent d'intégrer la longue durée historique rétrospective.

On peut multiplier à l'infini les exemples, qui démontrent tous qu'un enjeu donné doit faire l'objet d'une mise en distance, d'une prise de recul, avant d'envisager une stratégie, pour autant que l'on vise une « vraie » stratégie et non pas un simulacre de stratégie, par exemple de reproduction à l'identique d'une politique publique antérieure, dont on se contente de modifier la forme, sinon l'emballage.

Ainsi, nous préconisons d'instaurer clairement 5 étapes :

-Une l'étape 1, de formulation d'un diagnostic environnemental dans laquelle figure :

- 1). La synthèse des documents techniques existants et des entretiens avec les élus, les services *et différents acteurs de la société civile locale*
- 2). La mise en place d'*ateliers participatifs* d'analyse des différents enjeux et des champs thématiques sur une base de diversité de milieux sociaux ou professionnels
- 3). Un débat collectif entre les participants aux différents ateliers, de façon à avoir une vision d'ensemble, sans débat public élargi à ce stade, sur les premiers constats
- 4). Une information aux élus pour validation des premiers constats.

-Une étape 2, de prospective participative avec :

- 1) La mise en place d'un atelier de prospective dans lequel le diagnostic est mis en débat approfondi sur les tendances, la réalisation d'un travail collectif de prospective exploratoire : qu'est ce qui est susceptible de se passer toute chose égale par ailleurs, qu'est ce qui pourrait se passer selon différentes hypothèses contextuelles, et un travail collectif autour de la mise en évidence de scénarios de prospective normative : qu'est ce qui pourrait se passer en fonction de l'expression des souhaitables et des volontés collectives ; et qu'est ce qui devrait pouvoir se passer au vu des tendances, des éléments de contexte et de l'expression des volontés collectives, le « cône des souhaitables à l'aune des possibles » ?
- 2). Un débat collectif tendances-scénarios
- 3) Une « duplication » des ateliers de prospective à un niveau local dans le cas de grands territoires
- 4) Dans ce cas, un retour vers le groupe de référence central et la production d'un rapport soumis aux acteurs et aux élus
- 5) Eventuellement, à ce stade, un débat public élargi.

-Une étape 3, de définition des orientations stratégiques :

- 1) La définition des enjeux prioritaires et des axes stratégiques en fonction des moyens et des ressources disponibles aux différentes échéances de la démarche, de l'instant t à t +5, t+10.
- 2) Le choix et la hiérarchisation des axes stratégiques prioritaires à court et à moyen terme.
- 3) Un débat public élargi sur les choix stratégiques retenus.

-Une étape 4, d'établissement d'un programme d'actions opérationnelles du profil environnemental :

- 1) Elaboration des programmes d'actions correctrices ou contributives à des aspects environnementaux en fonction des axes stratégiques retenus et des objectifs stratégiques visés
- 2) Validation et hiérarchisation des actions, sur la base d'un système multicritère, de chaque programme élaboré
- 3) rédaction de fiches techniques par action opérationnelle validée
- 4) débat avec les acteurs concernés sur les modalités de mise en œuvre des choix et des décisions

-Une étape 5 d'évaluation des actions engagées :

- 1) Sur la base d'indicateurs préalablement mis en place en amont du programme d'action effectuer la mesure des actions engagées même si ces actions n'ont pas encore donné tous leurs résultats
- 2) Débat autour de ces mesures avec les acteurs et les publics concernés
- 3) Correction éventuelle des actions entreprises.

Chapitre 5. La question des temps longs rétrospectifs en analyse spatio-territoriale

Les territoires « produisent » des phénomènes, au sens où ils expriment les interactions entre des fragments de sociétés globales localisées et le monde en général, à une époque donnée. Des configurations spatio-sociétales en résultent, sous forme de structures organisées localisées, qui existent à la fois pour elles-mêmes et en réponse aux impulsions du monde extérieur. Les configurations ainsi définies prennent des formes plus ou moins stabilisées à une époque donnée. Lorsque le contexte évolue, rien ne permet de dire à priori que le territoire va réagir en symbiose ou en homothétie par rapport au contexte. Une nouvelle problématique de contexte, par exemple liée à un nouveau paradigme technologique, n'entraîne pas forcément les territoires à leur propre rythme. Certains suivront le nouveau cours, d'autres l'anticiperont, d'autres le rejeteront, d'autres ne le verront pas d'emblée et s'efforceront de rattraper le temps perdu par des mutations accélérées dans un second temps. Dans tous les cas, les territoires sont « marqués » par une époque, mais de façon et à des degrés variables en fonction de leur histoire antérieure, de leur capacité de réactivité, de leur mode de gouvernance. Il en résulte une « empreinte » sociétale historiquement située. Une fois que l'empreinte existe, elle perdure, là encore à des degrés variables. Elle est souvent très forte, et elle pèse sur la capacité d'un territoire à rebondir dans un nouveau contexte. Les nouveaux contextes se traduisent localement par des formes hybrides d'organisation socio-économiques, entre les formes anciennes et les formes nouvelles, ce qui donne une caractéristique majeure aux territoires, leur « spécificité » car nous sommes en face d'autant de territoires que de modes d'articulation entre les différents chocs qu'ils ont pu vivre à travers le temps. A la manière de phénomènes géologiques, on retrouve ces chocs comme autant de couches géologiques stratifiées qui donnent un « paysage » sociétal donné, et même un paysage tout court. Ces situations pèsent sur la réalité actuelle d'un territoire comme autant de déterminants ou de tendances lourdes, pour reprendre un vocabulaire de prospective. L'avenir est de ce point de vue un mixte de passé et de présent, au sens où le passé est là, produit encore aujourd'hui ses effets, et se confronte aux nouvelles réalités du contexte. Le nouveau cours des choses sera fait de la confrontation des deux logiques. La prospective est là pour nous aider à démêler les fils du passé-présent et le développement durable une réponse possible parmi une variété de futurs possibles. Il est intéressant de construire des grilles d'inscription des territoires par rapport aux chocs qu'ils ont du affronter à tel ou tel moment de l'histoire.

La grille suivante a été présentée lors d'un colloque de l'ASRDLF, à Trois-Rivières, en 2003 et publiée dans un ouvrage collectif (le développement territorial, regards croisés sur la diversification des stratégies, textes réunis par Bernard GUESNIER et André JOYAL, 2004, Editions EDICUEEER/IERF, faculté de Sciences Economique de Poitiers

Grille des marqueurs historiques des systèmes productifs locaux

-Type 1. Territoires à fort marquage des premières étapes de la révolution industrielle du 18/19^{ème} siècle orientés vers l'exploitation des mines de charbon et de fer, l'exploitation des ressources naturelles et leur première transformation. Base sociétale ouvrière, encadrement d'exécution, capitaux lourds d'origine externe, marchés externes, systèmes de décision externe, dépendance forte par rapport à des champs de force extérieurs, absence de capacité locale à peser sur les décisions.

-Réactivité des territoires faible, faible capacité à effectuer en interne une réallocation des ressources génériques, tendance à persévérer dans la dynamique acquise au risque de déboucher à terme sur une surdétermination des facteurs de crise, dès lors que les nouveaux investissements, orientés sur le mode de technologies récessives et défensives, ne font que conforter une spécialisation fonctionnelle antérieure, qui risque de se retrouver de plus en plus décalée par rapport au contexte.

-Conséquence : coût économique, coût infrastructurel et coût social d'une réadaptation fonctionnelle très élevée, qui dépasse les moyens locaux et qui implique un tiers-intervenant capable de s'engager sur une longue période, de l'ordre de plusieurs générations d'actifs, sans être sûr du résultat à terme. La mobilisation des moyens peut excéder les capacités de l'Etat nation d'appartenance, et impliquer des collectivités publiques d'un niveau supranational. Un choix alternatif consiste à renoncer à reconverter ces territoires, à les laisser décliner et à accepter un exode massif de la population.

Type 2. Territoires à fort marquage de la 1^{ère} révolution industrielle orientés vers l'industrie textile, d'habillement, du cuir, la petite industrie mécanique comme l'horlogerie ou le décolletage, et l'ensemble des industries dites « traditionnelles » tournés vers des marchés de produits de masse. Ces territoires sont souvent le sous-produit d'une histoire dans laquelle les interactions entre trois facteurs : géographiques, économiques et sociétaux sont forts, avec une présence d'un main d'œuvre ayant de fortes traditions de transmission de savoir-faire et de valorisation de l'activité personnelle dans une relation au monde de l'entreprise basée sur l'initiative personnelle et la prise de responsabilité.

-Réactivité. Les principes d'apprentissage, de « learning by learning » jouent un grand rôle, une économie de transaction basée sur les liens interpersonnels, une culture, un milieu local, qui génèrent des codes, des règles de conduites. L'adaptabilité à des contextes technologiques en mutation est relativement grande, bien qu'elle se heurte au poids des habitudes et à un mode d'organisation fondée sur la petite entreprise qui n'incite pas à priori à l'innovation, mais à la reconduction des pratiques, d'autant que la division fonctionnelle des tâches entre de nombreuses unités crée des facteurs d'inertie importants.

-Conséquence. Les crises se traduisent par des prises de conscience qui peuvent créer des effets de leviers et entraîner une reconfiguration endogène des capacités productives sur de nouveaux paradigmes technologiques et organisationnels, dont les systèmes productifs locaux de la « troisième Italie » sont caractéristiques. Dans ce contexte, un simple appui par les acteurs externes du type SPL procédure DATAR peuvent accélérer les processus d'auto-organisation locale, par la mise à disposition d'outils et d'appui à de nouvelles formes de coordination.

Type 3. Territoires caractérisés par une économie traditionnelle à dominante rurale ayant des points de fixation industriels, liés à des pratiques d'apprentissage basées sur la reproduction des savoir-faire, à des métiers traditionnels peu à peu transformés et adaptés aux conditions actuelles sur les marchés extérieurs, orientés vers des produits de qualité à contenus technologiques variables mais parfois élevés, sur des « niches » de produits très spécifiques, dont le substrat patrimonial est souvent assez fort, caractérisé par un balancement entre la modernité et la tradition, l'innovation et la reproduction. Ces territoires de tradition, qui s'ouvrent lentement et avec réticence sur le monde, possèdent souvent quelques hauts lieux universitaires, hérités d'une

lente accumulation des savoirs, notamment dans le droit, la médecine, dont l'origine remonte parfois à plusieurs centaines d'années.

-Réactivité: Ces territoires de tradition vivent sur des rythmes d'évolution souvent décalés par rapport au contexte, sur des temporalités longues et des processus d'adaptation lents, qui peuvent les mettre en porte-à-faux avec des contextes qui évoluent sur des rythmes courts avec une forte amplification des phénomènes technologiques sur l'économique. Ce décalage et cette non synchronie tendancielle pose problème, et a souvent été dans un passé récent à l'origine de politiques publiques d'aménagement lourd du territoire ayant pour objet la création d'unités de production de masse pour des produits standards réalisés sur la base de méthodes tayloriennes ou fordienne. Il en est souvent résulté une économie, non pas duale, mais à « multicouches », dont l'une représente le substrat traditionnel qui s'ouvre peu à peu, une économie de masse intégrée aux grands marchés de la mondialisation, et une troisième couche qui s'est constituée autour des centres universitaires anciens. Ceux-ci ont généré de nouvelles activités de recherche, souvent dans le domaine de la recherche scientifique de haut niveau, auxquelles se sont greffées des activités de recherche appliquées et des entreprises à fort marquage de technologies de pointe.

-Conséquence. Une adaptabilité lente et décalée pose en général des problèmes à court terme, mais permet de créer des « socles » de capacité productive qui s'avèrent très compétitifs sur la longue durée, avec de fortes capacités à faire le tri par rapport aux influences extérieures, à adopter des comportements proactifs et non pas suivistes, à apporter au monde des concepts et des innovations, ce qui, à son tour, génère des boucles de croissance sous forme de captages maîtrisés de moyens et de ressources extérieures.

Type 4 Territoires dominés par des filières économiques issues de la révolution industrielle du début du 20^{ème} siècle, basés sur la chimie, l'électricité, la mécanique, la transformation des matériaux grâce à des procédés qui reposent sur des technologies sophistiquées et le développement des sciences de l'ingénieur. Ces territoires sont « nés » avec la technologie moderne, se sont d'emblée dotés de centres de recherches ou d'écoles d'ingénieurs, se sont développés dans un contexte qui est celui des grandes manufactures industrielles, dont l'horizon technologique, culturel et économique était dès l'origine mondialisé. Des situations qui ont entraîné la mobilisation de moyens lourds de recherche, pour lesquels la sollicitation des pouvoirs publics allait de soi, aussi bien au niveau local qu'au niveau national, et qui se sont dotés de puissantes infrastructures de recherche-développement publiques, mais très ouvertes sur les logiques et les comportements du monde industriel, celui des grands groupes industriels, sans discontinuité entre les deux sphères, basés sur un sentiment de confiance et d'appartenance à un même monde.

-Réactivité :Ces territoires, dont la localisation résulte souvent de facteurs géographiques, par exemple l'opportunité d'exploiter l'énergie hydraulique des massifs montagneux dans le cas de Grenoble, ou des considérations géo-politiques liées au secteur de l'aéronautique dans le cas de Toulouse, sont en général caractérisés par une réactivité forte aux impulsions du marché, en particulier du fait de l'existence de pôles de recherche puissants, qui place ces territoires à l'avant-garde de la recherche technologique, ce qui crée les conditions d'une forte attractivité externe sur des ressources spécifiques en quête de synergie avec les pôles de recherche, et cela sur des domaines très spécialisés en position de leadership international.

-Conséquence. Une situation a-synchrone par rapport au contexte est souvent perceptible dans la mesure où ces pôles sont souvent en avance par rapport au contexte, avec les risques de fragilité qui en résultent sur des tissus d'activités pour lesquels les marchés sont encore en émergence. Des marchés pour lesquels les problèmes financiers sont souvent difficiles, avec des évolutions en dents de scie qui peuvent aussi bien les propulser sur le « top » mondial des entreprises à fort contenu technologique, que les précipiter vers des échecs retentissants, si les business plans sont inapplicables dans une phase donnée de la conjoncture.

Ces hauts et ces bas sont parfois durement ressentis au niveau local, avec des licenciements massifs auxquels succède des périodes de recherche effrénées de personnes ayant des compétences rares, et cela dans tous les domaines allant à des métiers à haut niveau de qualification comme des métiers plus

courants. Les conséquences de ces situations sont en général corrigées dans le temps, mais cela implique des politiques locales de régulation pour lisser les pointes et les creux, diversifier les activités, et intégrer la question des conditions de vie de ces populations, parfois difficiles, dès lors que « l'intendance » ne suit pas, notamment en terme d'équipements collectifs, de logements, d'infrastructures routières...

Type 5 Territoires à fort marquage de métropolisation économique et organisationnelle, dont la base repose sur une lente accumulation de capacité de direction, de gestion et de pilotage de systèmes complexes, qu'il s'agisse d'administrations, de grandes entités économiques, universitaires ou de recherche, qui se sont constitués au long des siècles, et qui génèrent des logiques de position à l'échelle internationale, et une pratique sociale basée sur un fort degré d'ouverture au monde, une habitude d'échange, de rencontre avec d'autres cultures, d'autres peuples, qui placent des territoires en position de haut degré de réceptivité face aux évolutions du monde, et leur donne en retour un ressort, une faculté d'adaptation très élevée. Même les crises, que ces territoires subissent de plein fouet, car ils sont en « première ligne » tant sur le plan politique que sur celui des marchés, sont habituellement intégrées et assimilées rapidement, ce qui leur permet de rebondir avec une force renouvelée, en puisant dans leurs expériences historiques.

-Réactivité forte, mais avec des risques de dualisation interne entre la pointe avancée de la société civile, très en phase avec les dynamiques externes, et les autres couches de la population, qui subissent les processus plus qu'ils ne les assument, tout en supportant les conséquences négatives du rassemblement de grandes masses humaines en milieu urbanisé dense, dans lesquels les conditions de vie sont difficiles pour ceux qui restent sur les marges du système sociétal et économique, avec des risques de dysfonctionnement politique ou idéologique. Le problème de la gouvernance de ces espaces métropolitains est un enjeu majeur qui, en retour, risque, s'il n'est pas maîtrisé, de créer un phénomène semblable à ce que les économistes appellent les « déséconomies externes », mais dans le champ du sociétal, que l'on pourrait appeler provisoirement de la « désocialité externe ».

-Conséquence : risque de société à deux vitesses, conflits aigus entre les forces motrices et certaines fractions minoritaires, que les couches moyennes, dominantes, sont obligées de gérer, sans en avoir les moyens, notamment au niveau local. Le dilemme est de savoir s'il vaut mieux soutenir les couches dominantes de façon à ce qu'elles « tirent » la machine, en espérant davantage de retombées, ou soutenir les couches populaires, pour mieux les acculturer aux évolutions du contexte. La question reste entière. Des politiques publiques de diffusion des processus d'intégration s'imposent de façon à reconstruire une Cité humaine ouverte à tous.

Type 6 Territoires de transit, d'échange, de rupture de charge, de commercialisation. Ces territoires sont le produit d'une histoire souvent longue, d'une géographie particulière, bien qu'en soi elle ne suffise pas à expliquer les phénomènes, caractérisés par une culture de l'échange et de la transaction. Ces villes du commerce ont souvent joué un rôle d'avant-poste entre un territoire donné et le reste du monde. Elles sont inscrites sur des trajectoires civilisationnelles fortes, elles se pensent dans une relation d'ouverture au monde.

Mais parfois ces espaces se retrouvent décalés et marginalisés, dès lors que leur interface avec tel ou tel marché extérieur est remis en cause, du fait de la disparition d'un marché, la perte d'une colonie, la transformation des courants d'échange en faveur de nouvelles routes de communication. Des territoires entiers, dont la prospérité a pu atteindre des niveaux très élevés à une époque donnée, se sont retrouvés totalement marginalisés quelques décennies ou siècles plus tard. L'exemple de Venise, qui n'est plus aujourd'hui que la coquille fastueuse d'une ville-monde qui a, pendant une longue période, dominé les flux d'échange entre l'Europe et l'Orient, est caractéristique de cette situation.

-Réactivité: elle existe, mais n'est pas évidente, car l'équation qui a permis à un moment donné à des territoires de ce type de se trouver propulsés sur le devant de la scène, n'a pas de raison de se perpétuer dans le temps, dès lors que les conditions ont changé. Un phénomène d'obsolescence de ce type de territoire peut en résulter, qu'il est difficile de contrecarrer. Une re-spécialisation sur d'autres profils d'activité s'impose, mais ne va pas de soi. Ces territoires ont néanmoins des ressources « cachées », dans la mesure où le sens de la communication qui les caractérise, peut trouver de nouvelles

conditions de valorisation dans le contexte d'un nouveau paradigme de l'échange et de la communication.

-Conséquence : un phénomène de « mort lente » s'observe souvent, mais qui n'est pas inéluctable, pour autant que les pouvoirs publics s'en donnent les moyens. Mais ils se heurtent à de forts effets d'inerties, notamment de la part des anciennes couches dirigeantes, qui ont du mal à comprendre et à admettre que l'on a changé d'époque. La reconstruction de collectifs sociétaux prend du temps et demande des efforts qui dépassent la durée d'opérations ponctuelles d'aménagement. Parfois, la réactivation des anciens courants d'échange sur des bases nouvelles a lieu, liée à un reformatage des flux d'échanges, qui se superpose aux anciens courants, ou qui profite de l'existence d'une infrastructure et d'un savoir-faire pour se reconvertir et se donner les conditions d'une nouvelle faculté à s'insérer dans les grands courants d'échange

Type 7 Territoires caractérisés par une marginalité rampante du fait de leurs caractéristiques sociétales et culturelles, qui reposent souvent sur une situation géographique particulière, de type insulaire, ou marqués par un éloignement psychologique par rapport aux grands centres d'un pays, territoires de montagne, ou territoires que l'Histoire a mis en marge de l'évolution du reste d'un territoire national d'insertion.

-Réactivité faible, avec une forte tendance, quand des problèmes se posent, à se replier sur soi, sur les particularismes locaux et les traditions, lesquels jouent le rôle de facteur de légitimation de conduites alternatives, voire déviantes, en opposition ouvertes ou larvées par rapport au reste du monde, et en particulier par rapport à la nation d'appartenance.

-Conséquence. Des risques parfois graves de cassure avec le reste de la société civile nationale apparaissent, de conflits violents sans perspective ni débouchés peuvent figer ces territoires dans une attitude perçue comme passéiste par les autres membres de la société, et considérés par les membres de la société locale comme le signe d'une incompréhension définitive, à l'origine de cercles vicieux d'où il est difficile de sortir.

Conclusion

De telles grilles de lecture des temps longs des territoires peuvent sans doute utilement entrer en résonance avec les stratégies du développement durable dans des territoires spécifiques. Elles permettent de se situer et de déterminer les chemins qu'il est possible de prendre, et ceux qu'il sera difficile, et parfois dangereux de prendre, ainsi que les rythmes temporels de la mise en œuvre de telle ou telle stratégie.

Chapitre 6. La place de la prospective dans les études de développement durable territorialisé. Cas de la France

Nous avons procédé de deux façons différentes : en « surface » et en « profondeur ». En surface en examinant les Agenda 21 annoncés, en cours de réalisation ou cours d'élaboration sur le portail du Comité Agenda 21. En profondeur, en analysant quelques Agenda 21 en détail. Nous avons privilégié des Agenda 21 que nous avons eu l'occasion de connaître à travers soit cette étude, soit des études faites dans différents contextes de prospective. Il s'agit des cas suivants :

- Département du Finistère
- Département de la Gironde
- Ville de Toulouse

1°) Analyse en jeu comparatif entre l'ensemble des Agendas 21 actuellement annoncés ou en cours de réalisation sur le portail du Comité 21

Nous avons examiné en sondage aléatoire 14 régions sur les 21 Régions de Métropole : Rhône-Alpes, Bretagne, Poitou-Charentes, Basse-Normandie, Limousin, Pays de la Loire ; Midi-Pyrénées, PACA, Aquitaine, Haute-Normandie, Alsace, Languedoc-Roussillon, Ile-de-France et Picardie, aux différents niveaux : Région, Départements, intercommunalités, et communes, ce qui représente 117 annonces d'Agendas 21 sur les 202 annoncés ou en cours de réalisation ce qui est à peu près proportionnel au nombre de régions dans l'ensemble des régions métropolitaines.

Sur ce total de 117, il y a seulement 55 collectivités qui donnent sur le portail une information concernant l'avancée du processus, les autres indiquent : en construction ou en attente, soit environ la moitié, alors même que la plupart ont une origine qui remonte entre 2 et 4 ans. Il est difficile d'en tirer une conclusion, sinon que l'effet d'annonce n'est pas toujours suivi d'un résultat dans des délais rapides. Cela ne veut pas dire que des travaux n'ont pas lieu, c'est seulement leur officialisation qui semble retardée, révélateur, peut-être, de difficultés de créer le consensus nécessaire, ou tout simplement de l'existence d'autres priorités...

Sur les 55 cas avec informations, nous avons examiné s'il était question de méthodologie. Dans une bonne moitié de cas les présentations sont relativement étayées avec la présentation des objectifs, ce qui va de soi, mais également de la démarche de travail, qui donne une indication de méthodologie. Dans certains cas, il y a un renvoi sur les textes eux-mêmes ce qui permet de se faire une idée effective des processus de construction du discours du développement durable. Nous avons donc une vingtaine de cas, à différentes échelles qui donnent un certain « contenu ».

Le résultat est le suivant. Il ne sert à rien de faire ici une statistique précise. Mais des lignes de forces se dégagent assez clairement.

- 1) **L'expression effective du terme prospective.** Le terme de prospective n'est pas souvent employé. Dans quelques cas il apparaît dans un sigle, par exemple à La Roche-sur-Yon, création d'une mission développement durable au sein du service SPOT « Stratégie et prospective pour l'Observation des Territoires », rattaché à la Direction Générale, ou bien, de façon explicite ; dans le Pays de Gâtine : « En 1998, le syndicat mixte s'est engagé dans une démarche de prospective pour définir des axes de développement et dans l'élaboration d'un projet de territoire « Gâtine 2000-2010 ». La ville du Crest, en Rhône-Alpes : la démarche a abouti à l'élaboration d'une charte de projet urbain « Crest 2000-2010 ». Ce n'est pas très fréquent.

- 2) **L'expression est implicite, mais la question du futur est explicite.** C'est le cas le plus fréquent. Les mots « avenir » 21^{ème} siècles sont présents dans la rhétorique de motivation. Ainsi, dans le département de l'Essonne il est question d'un Agenda 21 « solidaire pour notre futur ». La région Languedoc-Roussillon indique, dans son exposé des motifs : le Languedoc-Roussillon bénéficie d'une croissance démographique très vive, la première de France métropolitaine. Elle doit accueillir en moyenne chaque année autour de 20.000 habitants supplémentaires, soit en une dizaine d'années, l'équivalent de sa capitale régionale. Autre exemple, le département de la Gironde, qui met en avant « l'intergénérationnel ».

- 3) **Le futur comme impensé.** Les enjeux sont bien des questions touchant à l'avenir des territoires, mais la question du futur est en quelque sorte une évidence qui n'implique pas d'en faire un objet de pensée : c'est de façon plus précise, un « impensé ». Le futur est là, mais il n'est pas dit. C'est le cas le plus fréquent. Par exemple le Département du Bas-Rhin : 1) il définit une approche « globale du développement durable pour adapter les politiques publiques aux attentes des habitants (mais les habitants veulent-ils du développement durable ?). Le Conseil Général rappelle dans ses démarches ses valeurs qui sous-tendent son action : « mettre la personne au centre de ses préoccupations, rapprocher les hommes, agir en faveur de l'équilibre des territoires et améliorer l'efficacité du service public ». Ensuite, 2) il cadre la question de la gouvernance et plus largement de la concertation. Ensuite, 3) les étapes du projet : un bilan de 20 ans de décentralisation, un « portrait du Bas-Rhin à large focale » permettant de préciser les enjeux et d'adopter des orientations de principes et enfin une méthode de double concertation, thématique et territorialisée avec les 33 territoires de chartes du Bas-Rhin, 4) les moyens mis en œuvre pour la participation ; la mobilisation et les résultats et 5) les acquis effectifs à ce jour.
 Un autre exemple : celui de l'Agenda 21 de la région Midi-Pyrénées. Le cas est intéressant, car le CERS de la Région est régulièrement le cadre d'études de prospective dont la qualité est unanimement reconnue. Qu'en est-il de la méthode utilisée par la région pour élaborer son Agenda 21 ? C'est la méthodologie D2 Mip. Cette méthodologie repose sur une batterie d'indicateurs. La région, associée à l'IFEN a élaboré une batterie d'indicateurs du développement durable au niveau national sur la base d'une batterie d'indicateurs créés par les Nations Unies. Cet ensemble d'indicateurs est appliqué à la région et ensuite il est complété par une vision qualitative obtenue par recueil des perceptions des acteurs de la région. Il en résulte un état des lieux très précis et détaillé. Le groupe régional est amené à « compléter adapter, finaliser la batterie d'indicateurs ». L'outil est mis en œuvre par

l'Agence régionale pour l'environnement, l'ARPE. La structure des indicateurs est orientée sur quatre directions: une croissance équilibrée, génératrice de plus d'emplois et de productivité et de moins d'externalités, une attention particulière à l'entretien et à la restauration des capitaux critiques (non renouvelables), une bonne articulation entre le local et le global, la prise en compte des générations futures par l'application du principe de précaution pour la gestion des ressources et l'adaptation à l'imprévisible.

Sur cette base, des ateliers thématiques sont mis en place, dans lesquels la méthode Atouts-Faiblesses-Opportunités-Menaces est utilisée (AFOM). Sur cette base une opération de concertation a lieu à grande échelle, au niveau régional, avant validation et élaboration des programmes d'action.

Ainsi, la prospective est en quelque sorte à la fois omniprésente, au sens où l'enjeu du futur est évidemment sous-jacent à la démarche, et totalement mise de côté en tant que cadre de travail.

Dans la « foulée » les 16 agendas 21 de la région sont calqués sur le même mode, qui donne en fait une série : diagnostic, concertation, stratégie. La question du débat sur les futurs possibles est ainsi mise de côté. Après tout, pourquoi pas. Le seul, mais vrai problème, c'est que la démarche de développement durable n'est pas mise en débat par rapport aux processus de non durabilité. Le risque, c'est celui d'une affirmation « dogmatique » du développement durable non mis en question par rapport aux formes et aux processus de *non durabilité*. *Or si l'on fait l'hypothèse que la non durabilité est première, au sens de prépondérante, par rapport aux processus de durabilité, sa non mises en débat peut avoir pour effet de sous-estimer son impact sur les conditions de mise en oeuvre des politiques de développement durable.*

4) La prospective comme activité souterraine. Il arrive que du fait de la complexité (au sens de complication) des relations entre les appareils administratifs à l'intérieur d'une même institution, les études de prospective sont réalisées par un service et les études de développement durable par un autre service, sans que les uns et les autres soient amenés à coopérer entre eux. Cette situation, qui peut paraître absurde, est plus courante que l'on ne croit. Elle n'est pas à prendre à la légère, comme l'expression d'un simple dysfonctionnement technique, mais comme l'expression de l'existence de différentes cultures au sein des institutions, qui ne sont pas compatibles « a priori », mais qui peuvent le devenir au cours d'un processus dans lequel des enjeux lourds peuvent s'affronter, qui prennent la forme de modes opératoires allant de la pensée à l'action différents, voire divergents. L'étanchéité cognitive entre services n'est que le reflet au sein des institutions des enjeux contradictoires de la réalité elle-même. En fait la prospective stratégique est une activité qui trouve son terrain de prédilection dans les fonctions d'aménagement du territoire et de développement économique, alors que les méthodes en usage en développement durable sont celles des secteurs et des services de l'environnement. Les cultures ne sont pas les mêmes, les méthodes non plus. Dans le « secteur » environnement, on travaille en général sur la base d'indicateurs d'état, et l'on passe sans transition à la question du « que faire et comment faire ».

Dans les secteurs aménagement, où l'on a en général une longue tradition de planification, la question de la prospective vient « naturellement » comme une mise en distance de l'activité de planification dans un monde plus complexe que celui des décennies quatre-vingt et quatre vingt dix. Dans les secteurs « environnement », qui sont des administrations jeunes, qui n'ont pas une antériorité et une reconnaissance forte dans l'histoire des institutions, la question est de savoir comment faire passer le « message environnemental » dans la forme développement

durable, comment générer un processus d'hybridation qui soit acceptable. En général le support de l'exercice de persuasion repose sur deux piliers : des indicateurs d'état projetés dans le futur (exercice prévisionnel) sur le mode : si l'on n'agit pas, voilà ce qui va se passer, et d'autre part la concertation et le débat public. La question du futur est donc présente, mais plus dans le champ de la modélisation du durable en soi que dans un débat par rapport aux formes alternatives et notamment non durables du développement. Tout se passe comme si dans le secteur « environnemental » on se base sur une posture « offensive » d'affirmation volontaire de l'enjeu du durable-soutenable, alors que dans le secteur aménagement, qui a connu les aléas de la recherche en adéquation des objectifs avec les processus réels, on prendrait plus volontiers une posture « défensive », basée sur la recherche de l'éventail des possibles et des souhaitables, dont le développement durable est l'une des expressions, sans laisser de côté des orientations et des pratiques qui sont de nature différente et dont le développement économique au sens classique du terme est l'une des expressions majeures.

Néanmoins, il « faut bien » qu'à un moment donné les jeux des uns et des autres convergent dans une direction qui fasse sens, bien qu'une attitude plus fréquente que l'on ne croit consiste à « laisser filer » plusieurs logiques les unes à côté des autres, en reportant sur l'avenir le soin de savoir finalement quel est la logique qui s'imposera, celle du couple aménagement-développement ou celle du couple environnement-citoyenneté. Dans l'attitude de type « coexistence » (au sens de cohabitation), les passerelles entre les deux logiques et les deux appareils sont réduites au minimum. Dans le cas d'une convergence plus ou moins assumée dans la structure elle-même, et donc dans la logique de projet assumée par l'institution, les relations entre les deux logiques et les deux types d'appareils font l'objet d'une régulation au sein de la structure, mais parfois de façon douloureuse, avec des effets d'inertie, des silences, des modes opératoires incompatibles. Mais, tant bien que mal la régulation à lieu, habituellement sous l'autorité de l'instance supérieure, politique, et finalement, au terme d'un processus parfois assez long, la rencontre et la convergence ont lieu. Il arrive que cette convergence soit rendue possible par des acteurs « passeurs » au sein de l'institution, qui jouent les interfaces entre les deux logiques et les deux univers. Ainsi, la jonction se fait sans que l'on sache très bien comment elle a pu avoir lieu.

Dans le point suivant, nous évoquons deux exemples de ces processus souterrains, donc par définition non visibles, car non dits. Le cas de la Gironde et le cas du Finistère. Il se trouve que ces deux départements ont réalisé des Agendas 21 à une date récente, 2004/2006, achevés dans le cas du Finistère, en voie d'achèvement dans le cas de la Gironde (en date de décembre 2006). Or il se trouve que dans ces deux cas, nous avons réalisé, dans le cas du Finistère, sous pilotage KPMG avec une collaboration du GEISTEL et du cabinet Diagonart (Joseph LUSTEAU), dans le cas de la Gironde, sous pilotage du GEISTEL, avec une collaboration de Joseph LUSTEAU, une étude de prospective stratégique générale au cours de l'année 2003/2004. Dans les deux cas, il n'y a pas eu de relation formelle entre les deux volets, prospective d'un côté et Agenda 21 de l'autre. Il est du coup intéressant de se demander si le travail réalisé en prospective a eu ou non un effet dans l'élaboration des agendas 21. C'est ce que nous évoquons dans le point suivant.

2) Analyse de deux cas « vécus de l'intérieur » de niveau départemental : Finistère, Gironde,

Nous choisissons ces deux cas car nous avons eu l'occasion de suivre de façon relativement détaillée le volet de travail en prospective qui a eu lieu, mais de façon décalée par rapport à l'activité portant sur la réalisation des agendas 21 locaux.

1) Le cas du Finistère

1) L'Agenda 21 du Département du Finistère.

Le Conseil général précise que la démarche d'élaboration de l'Agenda 21 doit engager l'ensemble de l'institution : en interne par le développement de la transversalité entre les actions menées sous l'autorité du département « il se s'agit pas d'imaginer quelques actions nouvelles qui viendraient s'ajouter à ce que nous faisons actuellement, mais de considérer que l'Agenda 21 mettra en cohérence l'ensemble de nos actions. Progressivement, les dispositifs, programmes ou schémas et interventions qui ne répondent pas aux objectifs définis par l'Agenda 21 et principes du développement durable, devront s'arrêter. Cette démarche prend appui sur l'existant et le réexamine, le réinterroge. Les évolutions produites ne constituent donc pas un catalogue de propositions nouvelles : elles interrogent à nouveau les actions déjà mises en œuvre actuellement afin d'évaluer la façon dont elles doivent ou non continuer ou s'interrompre. Les actions nouvelles qui pourront être proposées auront pour objet de rendre plus cohérente l'action du Conseil Général au regard des critères du développement durable et de répondre aux préoccupations, aux besoins des Finistériens et au projet politique du Conseil général ».

Le 25 septembre 2003, l'Assemblée départementale adopte une délibération qui autorise le Conseil général à engager une démarche allant dans le sens de la réalisation d'un agenda 21. En 2004 le Conseil général lance un programme de sensibilisation interne à cette problématique. En 2005 une phase de travail s'engage en vue de définir les axes stratégiques. « Leurs réflexions se nourriront des deux états des lieux réalisés, des observations réalisées par les partenaires et la population durant le période de consultation *ainsi que des résultats d'une démarche « prospective » réalisée en partenariat avec les chambres consulaires du département.* Les résultats de l'observatoire de l'opinion commandé chaque année par le Conseil général permettront également de mieux cerner les perceptions des Finistériens. Le Comité de Pilotage adopte cinq orientations pour le Finistère et dix-sept axes stratégiques pour l'action future du Conseil général. Après adoption en juillet 2005 des valeurs et des orientations qui résultent des axes stratégiques, le Conseil général organise en interne des groupes de travail sur l'identification des objectifs permettant de décliner les axes stratégiques en collaboration avec les services du Conseil général : « ce travail a permis d'introduire une plus grande transversalité dans l'élaboration du projet institutionnel ». Il en résulte 120 propositions « qui constituent la première série d'actions concrètes illustrant la mise en œuvre des objectifs soumis à la consultation ». En juin 2006, après consultation des partenaires et de la population, un projet est soumis à l'assemblée, qui est voté le 6 juillet 2006.

Pour mémoire, les cinq orientations qui guident l'action du Conseil général sont les suivantes :

-1) Renforcer la cohésion au sein des territoires par la mixité sociale et générationnelle.

- 2) Permettre un développement économique et un aménagement du territoire respectueux de l'homme et de son environnement,
- 3) Favoriser l'accès à la connaissance et à l'ouverture internationale du Finistère,
- 4) Valoriser et promouvoir le Finistère dans son attractivité et son rayonnement,
- 5) Sensibiliser et informer les finistériens aux enjeux et au sens des actions mises en œuvres.

La question qui doit être posée par rapport à la problématique de l'articulation prospective-Agenda 21 est celle de savoir en quoi l'étude de prospective qui a été confiée à trois bureaux d'étude dont le GEISTEL pour la partie prospective, a effectivement été reliée, articulée au processus de travail de l'Agenda 21 ?

2) Le volet prospective.

Le Conseil général du Finistère, en partenariat avec la COCEF (Conférence des Chambres Economiques du Finistère), a engagé en janvier 2003 une étude de prospective stratégique, confiée à trois bureaux d'étude dont le GEISTEL pour le volet prospective, les deux autres étant KPMG comme chef de file, et Diagonart (Joseph LUSTEAU) pour le volet stratégie. La mission consistait à analyser les thématiques et les problématiques soulevées par les mutations structurelles du Finistère, éclairer les enjeux et les perspectives possibles de l'avenir, créer les conditions d'un référentiel stratégique partagé. Cette initiative a été prise dans un contexte régional marqué par le lancement d'un SRADT et la préparation du contrat de plan Etat-Région,

De fait, dès le début 2002, un groupe de veille prospective, animé par le Conseil Général, a été mis en place, qui a auditionné un certain nombre d'experts. Ces éléments de cadrage pour une démarche de prospective pour le Finistère ont permis aux acteurs socio-économiques, très présents dans le groupe de travail, de se familiariser avec la culture de prospective stratégique et de veille partagée. Une sorte de « terreau » s'est ainsi constitué, ce qui a permis à l'activité de prospective de se construire dans la durée.

Le Comité Stratégique, a été le véritable « maître d'oeuvre » de l'étude. Ce Comité, relativement représentatif des différentes composantes de la société civile du département, mais avec une forte dominante économique, a été la cellule vivante support et cadre de cette activité de prospective. Si le Conseil Général était le responsable de l'opération, le Comité Stratégique en a été son moteur intellectuel. Cette sorte de Conseil de Développement en « modèle réduit » (25 personnes à qualité, sans la présence d'élus) a été le lieu d'expression et de confrontation des idées. La relative autonomie de cette instance a été le garant d'une étude de prospective susceptible d'être appropriée par la société civile elle-même, même si elle n'était pas directement représentée. Le processus de travail a pris la forme suivante: une première phase d'enquête et d'analyse, auprès d'un certain nombre d'acteurs représentatifs de la diversité des milieux locaux, et une analyse de la littérature socio-économique disponible, de façon à « objectiver » le socle de connaissances requis par l'activité de prospective.

Une seconde phase a eu pour objet de construire une représentation partagée du devenir du Finistère. Les scénarios ont représenté le noyau central de cette phase, mais ils ont été précédés d'une sorte de phase d'incubation. Une analyse dite « morphologique » a été réalisée, qui permet de construire une représentation systémique de l'objet d'étude, par grands domaines, dimensions ou variables-clés, et de se demander comment ces domaines sont susceptibles d'évoluer dans le temps. Cette approche permet de distinguer des logiques de

« champs », et de mettre en évidence les comportements de ces champs en fonction de sous-variables internes et externes (un système territorial n'est jamais clos, même quand on est « presque » une île comme le « Finistère »).

La démarche dite de scénarios exploratoires est l'expression de ces différentes lectures transversales. Une seconde lecture des différentes dimensions a pris la forme d'une lecture transverse sous l'angle des souhaitables, ou de son envers, les formes non souhaitables des devenirs possibles du territoire. Dans ce cas, les images souhaitées ou rejetées sont construites comme autant de représentations, de « modèles possibles » du devenir du territoire, dont on se demande ce qu'il peut devenir, à la fois domaine par domaine et dans la durée. Ceci avec deux hypothèses de contexte, l'une fondée sur un principe d'invariance, et l'autre sur la mutation du socle de la réalité sur lequel il convient d'agir, ce qui implique de s'appuyer sur une lecture des transformations possibles du monde et de ses impacts possibles sur le Finistère.

La dernière phase a été celle de la construction d'un référentiel stratégique, basé sur la confrontation entre les scénarios exploratoires et des scénarios normatifs, sur les principaux enjeux pratiques et les principaux domaines d'activité soit du Conseil Général, soit des acteurs impliqués dans le groupe de travail (Chambres de commerce, chambre d'agriculture, université, acteurs sociaux, acteurs de la scène culturelle..), de façon à déboucher sur une sorte de guide de l'action collective.

Plutôt que de donner des indications factuelles sur le Finistère, il paraît plus significatif d'évoquer les scénarios normatifs qui ont été discutés, comme autant de modèles socio-politiques possibles. Les intitulés de ces scénarios n'ont qu'une importance, disons « pédagogique ». Ils sont étayés par une caractérisation détaillée, et appliqués aux dix domaines évoqués précédemment.

- Le scénario 1 s'intitule « Finistère étoile montante du Grand Ouest », sous l'impulsion externe de l'Etat et / ou de la Région, avec de grands projets technologiques et une forte intégration dans les logiques de la mondialisation ;
- Le scénario 2 : « Finistère, terre de reliance », sous l'impulsion du tissu coopératif du territoire, très actif et puissant dans ce département ;
- Le scénario 3, « Terre-Mer, le jardin Atlantique », basé sur le développement économique et social durable et soutenable ;
- Le scénario 4, « Thalasso avec vue sur mer et soirée biniou » s'appuie sur le potentiel touristique et résidentiel du territoire, avec les risques écosystémiques et environnementaux que l'on devine ;
- Le scénario 5, « Forteresse assiégée », d'inspiration régionaliste, avec en toile de fond l'émergence d'une grande région bretonne dans un contexte institutionnel de type fédéraliste.

Il convient de noter que ces cinq scénarios, qui représentent autant de trajectoires stratégiques, n'ont été, comme souvent en matière de prospective, que des leviers pour se représenter les futurs possibles et pousser les limites du raisonnement. Pour revenir au principe de réalité, il y a des étapes, notamment le croisement de ces scénarios avec les approches exploratoires (quatre scénarios : fil de l'eau, amélioré, aggravé, rupture), et ensuite le référentiel stratégique, autour de trois axes, le territoire, l'économie et la société, et une série de domaines stratégiques susceptibles de faire l'objet d'une programmation opérationnelle, notamment dans le cadre du prochain Contrat de Projet Etat-Région (CPER).

La suite de l'exercice a consisté à dégager un certain nombre de grands thèmes, trois :

- 1) La gestion des espaces et des territoires (accessibilité, mobilité, environnement, cadre de vie, cohésion sociale)
- 2) Le développement économique (capacité concurrentielle, complémentarités intersectorielles, pôles d'excellence et services à haute valeur ajoutée, activités du vivant, tourisme littoral, formation et emplois..)
- 3) L'évolution de la population (identité et culture, démographie, vieillissement et migration, individualisme et lien intergénérationnel, cohésion sociale.

En quoi cette étude a-t-elle effectivement « nourri » le processus de réalisation de l'Agenda 21 ?

-1) De façon formelle : il n'y a eu aucune articulation, l'étude de prospective ayant eu sa propre organisation et l'Agenda 21 la sienne.

-2) De façon informelle : les liens sont nombreux et reconnus par l'instance départementale.

Ainsi, dans le texte de l'Agenda 21, dans le chapitre 3 sur l'état des lieux et des politiques au regard du développement durable il est précisé :

« Parallèlement (aux états des lieux), la démarche « prospective » engagée par le Conseil Général en partenariat avec les chambres consulaires a mis en évidence les enjeux du territoire sous un angle économique. Ces travaux ont permis de constituer un socle partagé de connaissance sur les enjeux de notre département. Les résultats de cette phase d'état des lieux sont structurés autour de **trois grands domaines de préoccupation, les hommes, les activités et le territoire** et leur analyse au regard des principes du développement durable ».

Par ailleurs, le diagnostic de situation est très directement issu des analyses que les trois bureaux d'études ont réalisées conjointement.

Ainsi il apparaît de façon assez claire que le substrat de l'Agenda 21 du Finistère repose sur l'activité de prospective réalisée pendant cette période, mais avec un « habillage » plus économique et une « feuille de route » qui n'était pas orientés et marquée par l'intention de réaliser à la même époque un Agenda 21. La réponse à posteriori de l'absence de lien entre les deux entrées peut s'interpréter de la façon suivante : les responsables du Département ne voulaient pas nous « souffler » la réponse en terme de développement durable, et donc biaiser l'exercice de prospective par une trop forte présence de l'orientation durable qui existaient en fait à priori dans l'esprit des décideurs et de l'exécutif. Tout s'est passé comme si, sur une scène sur laquelle le nouveau décor, celui du développement durable, était déjà posé, on avait demandé à des chercheurs de se placer sur la scène de telle sorte qu'ils ne puissent pas voir le décor, par exemple en éteignant les éclairages en direction du fond de la scène, et en leur disant de façon (faussement) ingénue : « vous dont le métier est de réfléchir sur le futur, dites nous en toute liberté, ce que vous en pensez pour notre département. ». Ces gens ont travaillé, ils ont produit des discours du possible et du souhaitable, ils ont rendu leur copie et ont disparu de la scène. Puis, bien plus tard, en regardant, comme tout un chacun peut le faire, sur le portail du département du Finistère nous avons « compris » à quel point notre activité a eu un effet d'influence et de marquage de la construction de l'Agenda 21 de ce département.

On peut discuter de la méthode, mais il est certain qu'elle a eu le mérite de nous donner une latitude que nous n'aurions peut-être pas eu si nous avions été mis au cœur du dispositif

d'élaboration de l'Agenda 21. Elle met en évidence la complexité des jeux relationnels entre deux champs, celui de la « pensée » et celui de « l'action ». Les deux mondes ont des liens, mais il s'agit bien de deux univers. L'important, dans cette affaire n'est pas que l'on ne nous a pas « tout dit » d'entrée de jeu. L'important est que les acteurs du département ont pu, par apports divers, construire leur propre stratégie. La suite sera la question de l'évaluation, car une partie de l'étude, dévolue à l'un de nos collègues, portait sur la création d'un ensemble d'indicateurs d'évaluation des actions susceptibles d'être engagée. Donc, ce chantier reste ouvert au moment où nous écrivons ces lignes.

2). Le cas de la Gironde

L'étude de prospective sur la Gironde a été réalisée entre 2003 et 2005 sous la direction du GEISTEL pour le compte du Conseil Général de la Gironde. Elle s'intitule « Etude de prospective en vue d'un schéma de développement de la Gironde ». Cette étude s'est faite exclusivement à l'intérieur et pour le compte des Services du Département, à la demande de la Direction Générale des Services, sous l'autorité du Président du Conseil général, le sénateur Philippe MADREL. En effet, la prospective n'est pas une activité anodine, car elle touche des questions sensibles, ayant des implications politiques importantes. Il est compréhensible qu'un acteur souhaite avoir à sa disposition un socle de réflexion qu'il entend utiliser à sa guise. Par exemple, les questions d'aménagement ont souvent des incidences sur le plan foncier et immobilier. Si un acteur public entend préserver son avantage dans les jeux de rôles entre institutions et entre celles-ci et les intérêts particuliers, par exemple des promoteurs, il a intérêt à rester le plus discret possible sur ses intentions. Mais, sans aller aussi loin, il peut se trouver qu'une institution veuille réfléchir sur ses propres missions, en vue d'améliorer son fonctionnement interne. Cela s'entend parfaitement de la part d'une institution comme un Conseil Général, et qui plus est celle d'un « gros département » comme la Gironde, de plus de 1,3 millions d'habitants, qui gère des budgets très importants provenant des impôts locaux, des dotations de l'Etat et de ses recettes propres (756 millions d'Euros en 2001), et qui est par ailleurs une institution démocratique qui joue un rôle majeur dans la vie locale : 63 conseillers généraux pour autant de cantons, dix vice-présidences thématiques et 14 commissions pour 27 services. Cette puissante, mais très lourde « machine » a besoin régulièrement de faire le point, de se mettre en introspection si l'on peut dire.

Dans cette étude, un travail approfondi a été réalisé sur le plan du diagnostic. Mais, pour bien différencier le département en tant que structure, du département en tant que cadre d'un certain nombre de phénomènes socio-économiques, culturels et identitaires, l'activité d'étude a clairement distingué ces deux aspects. Ce qui revenait en fait à développer, d'une part une réflexion évaluative sur les politiques publiques initiées par le département, et d'autre part à faire un travail d'étude plus classique sur le département comme cadre de divers phénomènes. Le fait que l'activité d'étude se soit déroulée en interne a représenté un biais méthodologique, qui n'a pas empêché cependant une analyse approfondie de se faire, en s'appuyant notamment sur les compétences des chargés de mission techniques du département. L'activité de prospective proprement dite s'est déroulée au niveau des méthodes sur le même modèle que celui du Finistère, là encore avec la particularité déjà citée de déboucher sur un croisement entre deux logiques de scénarios. D'une part une approche normative en terme de « valeur », que nous avons appelé des « figures », et non pas des scénarios, du type figure de solidarité, figure de compétitivité, que nous avons croisé d'autre part, avec des scénarios exploratoires sur les niveaux de tensions possibles entre systèmes ou sous-systèmes économiques et

sectoriels, eux-mêmes replacés dans le contexte général de l'économie et de la société. La confrontation des deux approches pouvait alors être réinvestie sur les principaux champs d'activité du Conseil Général, perçus comme les champs majeurs d'intervention du département, donc susceptibles de débouchés pratiques.

Un aspect important de cette étude, qui a fait l'objet de diverses présentations et discussions devant le groupe des vice-présidents, tient au fait que le Conseil Général a engagé, vers la fin de l'activité de prospective, en 2005, l'élaboration d'un Agenda 21.

Ce document, qui n'est pas terminé, s'est déroulé en ambiance « ouverte » très participative, avec de nombreuses assemblées publiques, qui ont permis à de nombreux citoyens de s'exprimer, aux différents niveaux de la vie locale, principalement les Pays, les Communautés d'agglomération et enfin les communes de la Communauté urbaine de Bordeaux. Or, les bases de cet Agenda 21 ont été travaillées dans le cadre du référentiel stratégique de l'étude de prospective, notamment les domaines suivants:

- Satisfaction des besoins fondamentaux,
- Développement équilibré, solidaire et responsable du territoire girondin,
- Solidarité entre territoires et générations,
- Préservation et valorisation des ressources naturelles et culturelles,
- Dynamique citoyenne et sens de l'action collective,
- Innovation et changement des pratiques individuelles et collectives.

En quoi le travail de prospective a-t-il pu nourrir la réflexion du conseil général dans le processus d'élaboration de son propre Agenda 21 ?

L'étude a été réalisée en 2003/2004. L'Agenda 21 a été « intronisé » par le Président MADREL dans son discours d'investiture le 1^{er} avril 2004, et lancé officiellement par l'Assemblée départementale le 24 juin 2004 (volonté politique). En septembre 2004, le Directeur des services, Gérard Marty présente le projet aux DGA et aux Directeurs de services (sensibilisation interne). 2005, diagnostic partagé. 2006 Construction de l'Agenda 21 : élaboration du programme d'actions évaluable, adoption du projet validé, 2007, évaluation et pérennisation.

Il n'est pas indifférent de noter que dans un document de présentation de l'Agenda 21 par les services du département daté de février 2006 « Agenda 21 de la Gironde : objectif, démarche et perspective », le document présente parmi les quatre bases de l'Agenda 21 :

- 1) Orientations politiques du président,
- 2) *Etude de prospective de la Gironde (2003)*,
- 3) Analyse des Agendas 21 départementaux,
- 4) Transversalité politique et administrative.

Ces quatre bases sont à l'origine de huit axes stratégiques qui ont configuré huit groupes de travail sous forme d'ateliers dans lesquels 550 agents du CG ont participé.

- 1) Intergénération,
- 2) Services public,
- 3) Bonnes pratique,
- 4) Gestion des risques,
- 5) Temporalités,
- 6) Biens communs,
- 7) Développement solidaire et responsable des territoires,

-8) Citoyenneté et participation.

Or, si l'on remonte le fil du processus, qu'est ce que l'on observe :

- 1) Le consultant a réalisé un diagnostic approfondi notamment territorialisé par Pays :
- 2) Un exercice de prospective exploratoire a débouché sur quatre scénarios :
 - Scénario 1. Des crises sectorielles, une croissance en panne et une crise de confiance dans l'avenir,
 - Scénario 2. Des tensions sectorielles, pas de crise globale, mais des antagonismes et des dualisations exacerbés,
 - Scénario 3. Une croissance élevée, mais faiblement régulée par des acteurs collectifs décalés par rapport à la base sociétale,
 - Scénario 4. Une trajectoire auto-réglée orientée sur une coordination forte entre acteurs publics et privés.

Par ailleurs, un exercice de prospective normatif s'est orienté sur l'expression de « figures » de développement :

- figure 1 : solidarité, égalité, équité,
- figure 2 : l'excellence, la performance, la compétitivité,
- figure 3 : la transmission des valeurs culturelles,
- figure 4 : la communication, le dialogue, le débat.

Le croisement entre les quatre scénarios exploratoires et les quatre figures ou modèles de développement donne 14 croisements types.

Ces 14 croisements sont appliqués à une grille d'enjeux fondamentaux a priori pour le territoire de la Gironde.

La synthèse de ces différents croisements systémiques donne une grille des enjeux majeurs à posteriori (après processus de travail) qui sont les suivants (documents présenté devant l'ensemble des vice-présidents par le GEISTEL et Diagonart:

- 1) Le lien entre les générations : recoudre le lien social entre les âges,
- 2) Le développement responsable et solidaire entre les territoires et pour chacun d'entre eux, à l'échelle des intercommunalités et des Pays : la Gironde comme une « famille » de territoires dans lesquelles chacun à sa place, son droit de vivre, de s'exprimer selon son potentiel et sa vocation,
- 3) La gestion des risques, entre risques naturels et risques technologiques,
- 4) La conciliation entre l'intérêt général et le patrimoine, entre l'intérêt public collectif (faible) et les intérêts privés individuels (forts),
- 5) Le positionnement des services publics au plus près des aspirations de la population,
- 6) La conciliation entre les temporalités de vie quotidienne pour recréer du lien social,
- 7) La citoyenneté et la participation collective pour refonder le « contrat social » au sein de la société civile.

Ces 7 thèmes sont ensuite repris un par un sur la question des enjeux et des leviers d'action. C'est le terme de l'étude de prospective.

Or, qu'est ce que l'on observe ?

On remarque que les sept enjeux majeurs de sortie de l'étude correspondent point par point aux huit enjeux qui ont servi de cadre à l'organisation des ateliers de préfiguration de l'Agenda 21, ou plus exactement des 7+ 1 enjeux, le huitième ayant été rajouté, qui est l'enjeu « bonnes pratiques », avec une seule différence, qui est l'ordre de présentation.

Ainsi, il apparaît de la façon la plus claire que l'étude de prospective que nous avons réalisée en 2003 a servi de matrice à la construction de l'Agenda 21 de la Gironde. On ne peut que s'en réjouir, car cela démontre l'utilité du travail qui a été fait. Le lien entre les deux chaînons s'est fait en dehors du groupe de prospective, par les responsables du département et en premier lieu par la direction générale des services (Gérard Marty et son équipe). Une remarque : dans le groupe de prospective figurait une chargée de mission qui a été chargée de piloter la démarche de l'Agenda 21.

3) Un cas de pratique d'articulation prospective/développement durable dans le cas d'une métropole régionale : l'aire urbaine de Toulouse.

Dans le cas de l'agglomération de Toulouse, le lien entre prospective et développement durable prend la forme d'un substrat réel mais fragmenté, dont la logique repose sur des appareils publics qui ont des rôles spécifiques et spécialisés, ce qui produit l'image d'une « balkanisation convergente ». Les « lieux » d'expression de l'activité de prospective ne sont pas les mêmes que les « lieux » de production du discours du développement durable, ce qui ne veut pas dire que ces différentes activités ne convergent pas dans une direction commune.

Il existe un processus de travail en prospective en continu à l'Agence d'Urbanisme, l'AUAT, Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine. L'activité de prospective est clairement intégrée dans la culture de l'Agence. Elle prend notamment la forme de « rencontres », les « rencontres prospectives de l'aire urbaine de Toulouse ». Il s'agit d'une sorte de « lieu de vie » de l'Agence autour de la prospective, sous forme de conférences qui ont lieu régulièrement, dont les comptes-rendus sont publiés dans des dossiers, les dossiers prospective ville qui valorisent et capitalisent ces temps de réflexion et d'échange. Ainsi, les dossier 1 à 5 portent sur les sujets suivants : 1) Vieillesse et allongement de la vie, quels enjeux pour l'aire urbaine ? 2) Nouveaux modes d'habiter : quelles alternatives pour l'aire urbaine ? 3) Rythmes urbains et rapport au temps des citoyens. 4) Evolution de la grande distribution commerciale et comportement d'achat des ménages. 5) Santé publique : pathologie, vulnérabilité et risques urbains. Ces dossiers résultent de conférences qui ont eu lieu entre 2003 et 2004. D'autres thèmes ont été ou seront traités, notamment : 6) Qualification et intégration des populations. 7) Culture, citoyenneté et rayonnement métropolitain. 8) Ville et sécurité.

La prospective est ainsi une activité clairement reconnue dans la vie quotidienne de l'Agence. Comme en témoigne le projet d'agglomération « Toulouse Métropole 2015, actualisation 2003 » en vue de l'élaboration du SCOT de l'aire urbaine.

Par ailleurs, l'activité de prospective est très présente au sein du Conseil de développement de l'agglomération toulousaine, dont le vice-président, Jean-Claude Flamant, qui dirige la mission d'Animation des Agrobiosciences à l'INRA de Toulouse, est par ailleurs celui qui anime au CESR de la Région Midi-Pyrénées la Section de Prospective, avec Jean-Claude LUGAN, Professeur de systémique à l'Université de Toulouse, Section qui est à l'origine de

plusieurs rapports de prospective, notamment en 1992 « Les chemins de 2010, Midi-Pyrénées en prospective » (assez tourné vers une approche en aménagement du territoire autour de la thématique de « Toulouse et le désert toulousain ») et en 1998, « Dessein de 2030 », davantage orientée vers une problématique sociétale. Ces deux rapports ont assez fortement inspiré les contrats de plan de 1994 et 1998.

L'activité de développement durable se déploie d'une part au niveau régional (cf supra), et d'autre part aux deux échelles métropolitaines, au niveau de l'aire urbaine et au niveau de différentes agglomérations, communes ou communauté de communes de la métropole (mais pas de toutes les intercommunalités et communes) et notamment dans la cadre de la ville de Toulouse, à l'occasion de la réalisation d'un Agenda 21 local, suite à une délibération du 26 mars 2004. Cet Agenda 21 local doit aboutir à un Plan d'actions élaboré en concertation et en partenariat avec la population et les acteurs locaux, dans le cadre d'une Mission Agenda 21 de la Ville de Toulouse dirigée par une élue, Marie-Ange ALET-RICARD, qui est Déléguée en charge de l'Agenda 21. La ville de Toulouse considère que le développement durable « doit devenir son engagement prioritaire » et insiste fortement sur la dimension participative du projet.

La charte de concertation prévoit la réalisation **d'un diagnostic et d'une phase de concertation qui a eu lieu en 2005**, autour de sept ateliers :

- 1) Aménagement urbain et déplacement,
- 2) Environnement,
- 3) Energie, air et changement climatique,
- 4) Economie,
- 5) Culture et société,
- 6) Risques, nuisances et santé publique,
- 7) Participation citoyenne et partenariat.

Le « congrès des citoyens », nom donné à la concertation autour de l'Agenda 21 toulousain a abouti à plus de 600 propositions d'action (10 décembre 2005).

Le Plan d'actions a débuté, en tant que phase, en janvier 2006 et doit de dérouler sur une durée de trois ans, de 2006 à 2008. « Le plan d'actions reprendra les propositions formulées lors de la concertation, et classées par ordre de priorité. Ce plan sera soumis au vote du conseil municipal et mis en œuvre selon un échancier précis ». Rappelons que 2008 correspond à l'année des prochaines élections municipales, confirmé récemment par le Ministre de l'Intérieur. En d'autres termes, il s'agit d'un document politique et de politique majeure pour la ville de Toulouse à l'horizon 2010/2012.

Il convient d'insister sur le fait que les services de la ville de Toulouse ont été fortement mobilisés et sollicités. Une consultante, spécialiste du développement durable, madame Marie-Françoise MENDEZ est en particulier chargée de l'animation des ateliers de travail.

En ce qui concerne les ateliers internes, la méthode de travail est la suivante :

-Décrire la situation dans les grands domaines de l'action municipale : Habitat, mobilité, emploi et développement économique, le bien-être social (cohésion, équité), l'éducation et la formation, la santé, l'environnement (ressources naturelles, Garonne et milieux biodiversité), l'énergie, la culture, les services collectifs ;

-Croiser ces éléments avec les principes du développement durable : intégration environnementale, équité au niveau territorial et entre les personnes, prévention, précaution, participation ;

-Croiser ces éléments avec les conditions de mise en œuvre : partenariat, transversalité, évaluation.

Quatre ateliers en résultent : 1) Participation de la population et des acteurs, 2) Amélioration des pratiques par intégration des quatre piliers : environnement-économie-social-culture, 3) transversalité entre services et niveaux territoriaux allant du niveau agglomération au niveau quartier, 4) Evaluation.

Si l'on reprend par exemple l'axe 2 : amélioration des pratiques par intégration des quatre piliers, voici l'enchaînement des questionnements :

- 1) Décrire l'existant en termes de forces/faiblesses, appuyés sur des exemples : le réseau chaleur du Mirail : lien environnement/social ? développement du vélo : environnement/dimension culturelle ;
- 2) Comment décrire les impacts d'une action sur l'ensemble des domaines, comment anticiper sur le long terme ?
- 3) Comment peut-on innover, expérimenter des pratiques nouvelles ?

« Cette approche est un parti-pris, dont les résultats attendus sont de faire comprendre comment peut se faire l'intégration du développement durable dans l'action publique. A l'issue des ateliers, on doit également avoir une vue des points forts et des points faibles pour le diagnostic et quelques pistes pour le plan d'action ».

Nous reprenons ici les principaux « défis » qui, par définition engagent l'avenir. Ils représentent le « noyau dur » du futur Agenda 21, à travers les principales conclusions des différents axes majeurs sur lesquels la municipalité de Toulouse travaille actuellement. Leur intérêt nous incite à les reprendre ici, avec un rapide développement sur le premier point, qui porte sur l'aménagement urbain.

-1) Aménagement urbain et déplacements. Le chapitre situe la question dans le contexte mondial (l'urbanisation accélérée), évoque la situation de Toulouse, caractérisée par une croissance démographique très rapide eu égard au contexte français, une présence d'équipements de proximités nombreux et une politique active en matière de création de nouvelles infrastructures.

Défis à relever liés au processus d'étalement urbain : « L'attirance constatée pour la maison individuelle se traduit par un étalement urbain, avec toutes les conséquences que cela entraîne, sur le mitage de l'espace, les coûts des services, la pollution liée au développement des transports individuels, etc. De plus, la faible densité qui en résulte accentue la pression sur les prix du foncier, ce qui nuit à l'objectif d'une plus grande mixité ; la gestion économe et modérée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux passe par une coordination des volontés et intérêts entre Toulouse et les communes rurales de l'aire urbaine ».

-2) Défis à relever dans le domaine de l'environnement :

-La ville a choisi de s'engager dans une démarche HQE qu'il est aujourd'hui nécessaire de généraliser. Il conviendrait par exemple de rendre systématique l'utilisation des eaux pluviales pour l'arrosage des espaces verts... d'intensifier le recours aux énergies renouvelables, notamment solaires. Plus encore, la ville doit mobiliser dans sa démarche les acteurs économiques et les habitants pour faire évoluer les modes de production et de consommation. Pour être efficace, cette action doit être menée à l'échelle de l'aire urbaine.

-3) Défis à relever dans le domaine : énergie, air et changement climatique :

-Des mesures doivent être prises afin de réduire les émissions de gaz carbonique. Celles-ci passent par une économie sur les ressources fossiles via l'aide au développement des énergies renouvelables (solaire, géothermies, hydroélectricité). Il s'agit de mener le combat de façon transversale, par la fixation d'objectifs quantifiés et leur intégration.

-4) Défis à relever en économie :

-Les gisements d'emplois sont importants, mais leur progression insuffisante a conduit à la montée d'un chômage qui touche principalement les employés et personnels de services ainsi que les ouvriers. En même temps, des branches connaissent des difficultés croissantes de recrutement, dans le bâtiment notamment. La compétitivité des hommes et des entreprises peut être améliorée par un meilleur accès aux savoirs et aux technologies. Toulouse peut aussi s'affirmer comme tête de réseau de villes et de sites irriguant l'ensemble régional et renforçant finalement la puissance de la capitale régionale. Ce positionnement qualitatif est en parfaite cohérence avec l'objectif d'une croissance durable. Il s'agit de favoriser la recherche et les transferts de technologie favorables à des modes de production respectueux des ressources et de l'environnement, de valoriser les modes de consommation économes des ressources et moins polluants, d'encourager les démarches de qualité environnementale des entreprises. Des partenariats entre collectivités et PME, PMI et artisanat doivent consacrer cet engagement commun pour un développement durable.

-5) Défis à relever dans le domaine de l'éducation, la culture, les sports et les loisirs :

-Au delà de l'anticipation des besoins en matière culturelle, sportive, associative, découlant d'une forte pression démographique, la Ville peut aussi réfléchir aux moyens qui pourraient permettre d'élargir encore le champ de leur utilisation... Dans ce même souci de partage et d'accès, Toulouse doit mettre en œuvre une synergie permettant d'irriguer l'ensemble de la région de sa richesse culturelle. Un autre objectif est de rendre accessible à tous l'excellence technologique de la ville. Cette quête nécessite de favoriser les échanges entre les habitants, au delà des clivages générationnels et sociaux, de valoriser un patrimoine bâti, culturel, naturel à transmettre aux générations futures, d'encourager la discussion entre les cultures via des opérations de coopération et de jumelage..., toutes initiatives qui permettront de renforcer le sentiment d'appartenance de chacun à une collectivités solidaire.

-6) Défis à relever dans le domaine des risques nuisances et santé publique :

-Les nuisances sonores sont associées soit au trafic routier (45% du linéaire routier est classé voie bruyante), soit à l'aéroport de Blagnac, très proche du tissu urbain. Un plan d'exposition au bruit est en cours de révision et un plan de gêne sonore existe, permettant de subventionner des travaux d'isolation. Des réserves foncières pour un nouvel aéroport sont par ailleurs nécessaires. La prise en compte du bruit dans les projets d'aménagement urbain doit être améliorée.

-7) Défis à relever dans le domaine de la gouvernance, et la participation citoyenne

-La participation du citoyen peut se faire selon des degrés d'implication différents, information du citoyen..., consultation du citoyen via des entretiens individuels, des commissions extra-municipales, des référendums locaux ; concertation des citoyens via le dialogue et plus seulement l'écoute ; et enfin cogestion . Les marges de manœuvres résident peut-être autant désormais dans un changement de mentalité pour progresser vers un idéal de démocratie qui reste toujours à inventer, que dans la multiplication des formes et des temps de cette participation. Un effort de pédagogie paraît néanmoins nécessaire à la bonne lisibilité et

compréhension des différents niveaux d'organisation et de compétence. Il faut aussi veiller à l'expression des groupes exclus et à l'information de tous les habitants.

Remarque. Du point de vue de la prospective on est tenté d'indiquer que la question de fond est celle d'une « prospective de la faisabilité » de ces sept points, autrement dit d'une évaluation anticipatrice de la capacité de réalisation de ces différents axes de travail, et de leurs interrelation systémique, et cela aux différentes échelles d'espace allant du micro-local au niveau de l'aire urbaine, dont la ville de Toulouse n'est qu'un niveau intermédiaire, même si c'est le niveau qui structure l'ensemble, et au-delà, c'est-à-dire le niveau régional. Il s'agit d'autre part de hiérarchiser les enjeux, non pas « en soi » mais par rapport aux processus de faisabilités et de leviers comme condition de leur mise en œuvre. Ainsi, pour réaliser les objectifs ambitieux de ce « programme » il faut des moyens. Ces moyens résultent notamment de la dynamique économique qui entraîne à son tour la dynamique démographique et sociétale. Supposons que le secteur de l'aéronautique subisse une crise, hypothèse que l'on peut lire dans l'étude de prospective Midi-Pyrénées 2010 de 1992, document du CESR : quelles conséquences pour l'agglomération et la région ? Ce type de question, qui aurait pu paraître incongru il y a seulement une année, l'est un peu moins actuellement...

Par ailleurs, hors diagnostic, il est important de signaler l'existence d'un tableau de bord environnemental daté de 2005 autour des points suivants :-Air, Déchets, Déplacements, Eau, Energie, Environnement sonore, Patrimoine naturel, Risques sous-sols

Ces chapitres regroupent une cinquantaine d'indicateurs basés sur la méthodologie RESPECT (Référentiel d'Evaluation et de Suivi des Politiques Environnementales des Collectivités Territoriales). Ils représentent une déclinaison locale des indicateurs de l'IFEN élaborés au niveau national. Chaque chapitre est précédé d'une page d'explication sur le sens des notions. Les indicateurs sont renseignés avec des informations précises concernant l'agglomération de Toulouse, et ils traduisent le processus de maturation de la problématique du développement durable territorialisé dans son état actuel. On ne peut que s'en réjouir. La seule remarque concerne le fait qu'il s'agit d'indicateurs « simples » et non d'indicateurs composites type empreinte environnementale, donc des indicateurs qui ne rendent pas compte de problématiques à l'interface de plusieurs types d'enjeux. Par ailleurs, il aurait été intéressant d'établir de façon systématique des comparaisons avec d'autres métropoles européennes de même taille.

Conclusion.

La prospective est présente dans les activités de réflexions stratégiques de l'agglomération toulousaine d'une manière forte : il existe une véritable culture de prospective qui imprègne l'ensemble des institutions, allant du niveau régional au niveau local. Cependant, la prospective ne semble pas avoir réussi une percée significative dans l'univers du développement durable sur la plan de l'activité pratique. Tout se passe comme si la prospective avait du mal à « percoler » dans l'univers du développement durable. On en reste à un discours exprimé sur le mode « forces /faiblesses », qui est pauvre en ce qui concerne deux niveaux, d'une part la vision systémique de l'objet spatial et d'autre part la question des projections dans le temps. On a l'impression que ce travail de projection est fait sur un mode réducteur et presque par « effraction », comme si la question dérangeait ou était susceptible de réduire la portée de la vision du développement durable. Il peut s'agir d'ailleurs d'un manque d'expérience dans ce domaine bien d'avantage que d'un refus en soi, porté par des organismes comme l'Agence pour l'Environnement de la région Midi-Pyrénées qui fait un excellent travail, mais semble peu accoutumée à la pratique de la prospective.

**Prospective des espaces agricoles de l'espace périurbain de l'aire urbaine de Toulouse :
L'évolution de l'agriculture et des territoires ruraux dans l'agglomération toulousaine**
**Jean-Claude FLAMANT, Mission d'Animation des Agrobiosciences, Vice-président du Conseil de
Développement de l'Agglomération toulousaine**

Article publié dans la revue Agro-Mag- La revue des Ingénieurs du Vivant- et diffusé dans la revue Territoires du Futur avec l'aimable autorisation de sa rédaction à l'occasion du dossier sur: "Les Territoires ruraux: permanence et mutation", numéro d'Agro-Mag2, juillet-août-septembre 2006.

La violette et le croissant rose

La violette est la fleur symbolique de Toulouse. Sa demande est croissante. Pourtant la production est insuffisante ; les transformateurs et distributeurs - parfumeurs, fleuristes, confiseurs – font appel à de jeunes horticulteurs pour qu'ils en reprennent la culture. Un travail intéressant de régénération par culture in vitro a été réalisée par des chercheurs de l'Agro de Toulouse et de l'Université dans les années 80-90 pour fournir des plants indemnes de virus. Jusque dans les années 60, cette culture était pratiquée dans les communes du nord de Toulouse, dans la zone maraîchère devenue un des périmètres d'expansion de l'agglomération toulousaine. Phénomène classique de progression de la ville dira-t-on... En fait, la violette ne constitue qu'un aspect sensible de la progression démographique opérée de façon continue depuis une trentaine d'années par la « Ville Rose » et les communes périphériques localisées dans un rayon de 30 à 45 minutes de transport.

En 1990, le Préfet de région, Jean COUSSIROU¹, m'a demandé d'animer les travaux d'un groupe d'universitaires sur les futurs possibles de Midi-Pyrénées. Nous avons pris ensemble conscience d'un phénomène en émergence, celui d'un grand territoire de densification urbaine et de métropolisation centré sur Toulouse auquel j'ai donné l'image d'un « Croissant rose »². Il fallait prendre les bonnes lunettes, disions-nous, en commentant les cinq scénarios du futur que nous avons écrits : l'objet pertinent à prendre en considération n'était pas Toulouse au sens strict, mais une vaste aire métropole, lisible et attractive à l'échelle de la France et de l'Europe, bénéficiant de l'image positive de Toulouse et de la prospérité économique de l'industrie des avions et des satellites, et des biotechnologies. Le discours répété alors par les médias et par les décideurs politiques, « *Toulouse pompe la région* », ne correspondait pas à la réalité.

L'aire urbaine toulousaine, maintenant définie par l'INSEE, confirme l'intuition du « Croissant rose ». Elle comprend 342 communes et près de 1 million d'habitants, soit plus du double de la seule commune de Toulouse. Elle est le siège d'une croissance annuelle de 15 000 habitants provenant majoritairement de la région parisienne et des régions du sud, minoritairement des autres départements de Midi-Pyrénées. Habitat et foncier, communications et transports, services publics... les sujets de préoccupations ne manquent pas ! Un des successeurs de Jean Coussirou, le Préfet Hubert Fournier, a pris l'initiative en 2001 de réunir en « Séminaires de l'aire urbaine » les élus de toutes les communes concernées pour leur faire prendre conscience de cette réalité, afin d'engager une réflexion sur les axes majeurs de ce que devrait être une politique d'aménagement du territoire, avec comme horizon la constitution d'un SCOT (Schéma de Cohérence Territorial).

Cette aire urbaine toulousaine est exemplaire d'un phénomène qui est devenu général en France, celui qui combine concentration métropolitaine et dispersion urbaine. Le terme de « dispersion » de l'habitat me paraît correspondre plus à la réalité que celui d'« étalement » en ce sens que la progression ne se fait pas de manière concentrique à partir des zones d'habitats existantes mais investit de petites communes au gré des disponibilités des terrains, de l'initiative des élus locaux et de l'offensive des promoteurs. C'est dans ce nouveau contexte qu'il faut s'interroger sur l'avenir des territoires agricoles et ruraux, une nouvelle manière de « voir » et de concevoir les rapports ville campagne – la question des lunettes que l'on adopte est toujours importante. Paradoxalement, l'avenir de ces territoires ruraux réside dans la politique de la ville. La conception que l'on a de la ville a une influence déterminante sur la dynamique des territoires ruraux. Ainsi, le contraste est frappant entre Toulouse et Saragosse pour illustrer les différences entre France et Espagne. A Toulouse, dispersion dans les communes rurales périphériques avec prédominance des lotissements et des maisons individuelles. A Saragosse, création de quartiers complets d'immeubles, avec

¹ Disparu le 6 mai dernier

² Jean-Claude Flamant et Jean-Claude Lugan (1992). « Les Chemins de 2010. Midi-Pyrénées en prospective ». Préfecture de région Midi-Pyrénées.

leurs commerces et services et leurs dessertes en transports en commun. Les conséquences sur les territoires ruraux et agricoles périphériques sont évidemment différentes.

Quatre scénarios pour le futur des territoires ruraux dans un contexte de société urbanisée

Le travail de prospective réalisé dans le cadre de la DATAR sous la direction de Philippe Perrier-Cornet³ met l'accent sur l'importance à accorder à la dynamique de la ville et aux représentations qui sont celles de la campagne et des activités agricoles pour la majorité de la société devenue très majoritairement urbaine. Il propose quatre scénarios :

1. Le scénario de « *La campagne résidentielle généralisée* » qui est en quelque sorte le scénario « tendanciel », avec la pérennisation des mécanismes actuels : extension de l'espace périurbain, affaiblissement des activités de production, progression des fonctions de services telles que tourisme rural, entretien de l'espace rural, vente directe. La prédominance de la fonction résidentielle des campagnes périurbaines engendre une logique de mobilité permanente et des besoins croissants d'infrastructures jamais totalement satisfaits.

2. Dans le scénario « *Villes durables et rural agro-industriel* », les pouvoirs publics parviennent à redonner une cohérence de vie aux pôles urbains et aux banlieues périphériques, grâce à une politique de réhabilitation de l'habitat, de transports en commun, de lutte contre les pollutions, réalisant une plus grande mixité sociale et une plus grande proximité entre lieux de résidence, d'emploi et de commerces. Ce scénario correspond à la réussite des options de la loi SRU et de la cohésion territoriale (SCOT). Dans ce contexte, les campagnes retrouvent les capacités à développer les activités agricoles et les industries qui leur sont liées, tout en intégrant les préoccupations environnementales de la société.

3. Le troisième scénario, « *Villes durables et campagne nature* » se place dans la suite du précédent avec le développement de marchés « environnementaux » qui trouvent dans la campagne un territoire de prédilection pour prospérer en réponses à des demandes solvables.

4. Le scénario « *Campagnes industrielles et concurrentielles* » s'appuie sur le développement d'initiatives pour lesquelles les territoires ruraux ont beaucoup plus d'atouts que les villes. Dans ce scénario, le modèle de la concentration urbaine est en crise, l'appartenance territoriale et l'entrepreneuriat constituent des valeurs de référence.

Trois enjeux pour l'agriculture périurbaine toulousaine

Philippe Perrier-Cornet propose de distinguer « *trois figures de la campagne sous tension* » : la campagne ressource (siège des activités productives de l'espace rural), la campagne cadre de vie (lieu d'habitat et de loisir, économie résidentielle), la campagne nature (ressources naturelles et biodiversité). Les caractéristiques des territoires ruraux sont la résultante des dynamiques et des tensions qui affectent ces différentes fonctions : progression de la fonction résidentielle, recul de l'agriculture, résistance ou progression des activités industrielles dans les territoires périurbains, progression de l'intérêt pour les biens nature.

Qu'en est-il dans le cas toulousain ?

Le premier enjeu est celui de la protection des espaces naturels et des paysages. Il est lié à la configuration hydrographique de ce secteur du sud-ouest de la France avec la convergence des vallées de la Garonne, de l'Ariège et de plusieurs de leurs affluents. Des vallées larges et à faible pente, générant marécages, ripisylves et frayères, avec aussi la singularité d'être le parcours de poissons migrateurs remontant vers les Pyrénées – aloses et saumons. Autre caractéristique morphologique de ces territoires, les lignes de crête des coteaux molassiques qui séparent les vallées entre elles, sièges traditionnels des fermes et des villages. Balcons remarquables vers la Montagne Noire à l'est et les sommets enneigés des Pyrénées au sud, elles constituent des sites appréciés pour les constructions individuelles : c'est l'antique Pays de Cocagne. Comment préserver la richesse écologique des vallées plates où les constructions et les équipements collectifs sont les plus faciles à réaliser, et celle des paysages convoités des coteaux ? Sans oublier l'impact de grands équipements, en rapport avec la croissance de la population et des activités, tels

³ Lire le « 4 pages » d'INRA Sciences Sociales consacré à la présentation de ces scénarios : Prospective des espaces ruraux français à l'horizon 2020. Philippe PERRIER-CORNET et Christophe SOULARD décembre 2003

que contournement routier de l'agglomération et deuxième aéroport – sujets de polémiques – ou encore ligne TGV Bordeaux Narbonne.

Le deuxième enjeu est de nature économique. Les activités agricoles présentent-elles de l'intérêt pour la ville autre que celui de constituer des périmètres potentiels d'expansion urbaine ? D'autant que cette agriculture péri toulousaine est conduite désormais au sein de grandes structures d'exploitation spécialisées en grandes cultures, notamment blé dur et tournesol. Une agriculture que certains élus municipaux considèrent volontiers sans avenir, puisqu'elle est à la fois menacée dans son avenir par l'évolution de la politique agricole et source de pollution des nappes phréatiques par les nitrates et les pesticides. Pourtant, cette agriculture est portée par le dynamisme de grands ensembles coopératifs, telle que La Toulousaine des Céréales, qui explorent aussi les nouvelles possibilités offertes par la valorisation non alimentaire – biocarburants et agromatériaux – dans la ligne des travaux des laboratoires de recherche du pôle de compétences toulousain (« Toulouse Agri-Campus »).

Le troisième enjeu concerne les rapports de la société à l'agriculture. Les consommateurs se nourrissent désormais de produits venus majoritairement d'ailleurs... Les pâtes alimentaires que leur vendent les enseignes de la grande distribution ne proviennent pas des cultures de blé dur qui habillent le déroulé des paysages de coteaux. Peut-il y avoir accord entre ville et campagne ou bien le désaccord est-il inévitable ?⁴ C'est le cadre de vie et le rapport à la nature qui sont désormais sensibles à la société beaucoup plus que l'origine de leurs aliments, sous condition que leur sécurité sanitaire soit assurée. Certains agriculteurs vont pourtant jouer la carte d'une clientèle de proximité parmi la population urbaine avec des produits de leur exploitation : volaille fermière, huile de tournesol, pâtes alimentaires, ou s'engager dans des opérations telles que l'accueil à la ferme, les AMAP, les Jardins de Cocagne. D'autres vont organiser des actions collectives en partenariat avec les collectivités territoriales tout particulièrement à l'échelle des intercommunalités. Exemples en région toulousaine ou ailleurs en France⁵ : une charte concernant le foncier agricole, des actions de facilitation d'installations sur de petites structures agricoles, des contrats concernant le façonnage des paysages et la stimulation de la biodiversité des milieux, des actions en faveur de la production de bioénergies, des engagements sur la qualité des eaux... Le SICOVAL, communauté d'agglomération du sud-est toulousain a eu un rôle pionnier en la matière, par exemple en délimitant de façon contractuelle les périmètres réservés à l'extension de l'habitat. Egalement en cherchant à faciliter l'implantation de jeunes agriculteurs sur de petites structures de production et en les accompagnant économiquement par la création de lieux de ventes de leurs produits aux habitants de proximité. Dans la même optique, la ville de Toulouse s'engage dans une action de labellisation de certains marchés de producteurs. Et un travail de « reconquête » de l'approvisionnement du marché d'intérêt national de Lalande est entrepris par certains agriculteurs avec des produits de maraîchage.

Je conclurai en insistant sur les rapports entre agriculture et collectivités territoriales : le territoire constitue le lieu au sein duquel peuvent se renouer les liens de l'agriculture avec la société et où peuvent s'élaborer de nouvelles formes de rapport sur une base contractuelle. Il peut être paradoxal de proposer au monde agricole, dont le pivot est constitué jusqu'à présent par la Politique Agricole Commune, de s'investir au niveau local. Pourtant, n'est-ce pas à cette échelle que les agriculteurs peuvent rendre sensible leurs fonctions et leur travail à leurs concitoyens en participant à la qualité de leur cadre de vie et que la société peut reconnaître leur apport. Les territoires périurbains peuvent constituer ce cadre favorable de rencontre.

⁴ Voir les Actes de l'Université d'automne de Redon : « Villes et Agricultures : accords désaccords ? » : http://www.agrobiosciences.org/article.php3?id_article=1724&var_recherche=Redon

⁵ Voir par exemple, l'association « Terre en Villes », où se rencontrent municipalités et chambres d'agriculture www.terresenvilles.org

Chapitre 7 Prospective et développement durable en Europe

Le pays de Galles, un système à l'intérieur d'un système. Une exploration de stratégies à long terme mises en œuvre au niveau territorial, et observée à travers l'exemple de Cardiff et de son bassin industriel dans les Vallées du Sud Est du Pays de Galles.

Kate McGlone, architecte

Introduction.

Dans le présent travail nous essayerons de comprendre les différentes démarches entreprises à long terme dans le cadre des « *communautés durables* » telles qu'elles existent dans le modèle gallois. Comment définir une communauté durable ? Nous soulevons ainsi un problème sémantique. En France la notion de « *communauté* » se repose sur l'idée d'une population homogène sur le plan éthique ou social. Cette notion est contraire au principe d'égalité devant la loi telle qu'elle est définie dans la constitution française, et par une pratique administrative de l'Etat allant dans le sens d'une intégration des différentes composantes de la société française indépendamment des origines de chacun. Cette position n'est pas seulement administrative. Les milieux universitaires, notamment dans le domaine de l'aménagement, sont également, dans leur très grande majorité, opposés au discours communautariste, considéré comme contraire à l'héritage politique de la révolution française de 1789. Par contre, pour un public anglo-saxon, le concept d'une communauté ne se limite pas à la notion de population homogène. Il n'est pas défini par un nombre de personnes spécifique, ou une superficie de terrain; il peut donc représenter un village ou une ville de plus ou moins grande taille. Il renvoie à un principe de groupe social local. Ces communautés ne sont pas des entités isolées : elles sont incluses dans un système plus vaste. Elles dépendent d'une région, d'un pays, du monde.

Les communautés durables ont été identifiées dans l'Agenda 21 national du Royaume Uni « *Securing the Future* » (2002) 1, comme une vision des principes du développement durables appliqués au niveau local. La démarche entreprise par le Gouvernement n'est pas de dire au peuple comment il doit vivre, ils s'agit plutôt de donner la parole aux citoyens à propos des décisions qui les concerne, et ceci dans le cadre de la communauté dans laquelle ils vivent. Le rôle du Gouvernement central est de mettre en place les fonds ainsi que les encadrements stratégiques nécessaires pour l'avancement des projets en développement durable ; le Gouvernement local est chargé avec la responsabilité de la mise en œuvre de ceci. Une communauté durable a été définie ainsi par le Report d'Egan (2004, p.7), pour le Gouvernement du Royaume Uni:

« Les communautés durables répondent aux besoins divers des résidents existants et futurs, leurs enfants et autres intervenants. Elles contribuent à une haute qualité de vie et fournit les opportunités et les choix. Elles accomplissent celles-ci en utilisant de façon efficace les ressources naturelles, en améliorant l'environnement, promouvant la cohésion et l'inclusion sociale et en renforçant la prospérité économique. »

La possibilité d'un développement durable, évoque l'existence potentielle d'un « *développement précaire* » (Féroue, d'Archimoles, Bello, Sussenou, 2002, p.87). Nous pouvons dire qu'un tel développement est associé avec les modes de vie non durables, bases sur les solutions à court terme. Les communautés Galloises évoluent vers des pratiques plus durables. Une communauté dite durable n'existe pas encore, il faut donc la créer. Comme défini ci-dessus, cette création nécessite que les démarches prennent en compte, sur du long terme, une meilleure qualité de vie pour tous ses résidents, présents et à venir, aux travers des enjeux économiques, environnementaux, et sociaux concernant cette communauté. La prise

1 « Pour Sécuriser le Futur

des décisions est un processus orienté vers le consensus, ouvert et participatif, impliquant tous les « *stakeholders* » ou « parties prenantes », incluant les habitants concernés à savoir aussi bien les résidents que le gouvernement, les universitaires, l'industrie et les ONG. Mais les enjeux sont variables d'une communauté à une autre. Ceci implique que les qualités qui définissent une communauté comme durable dans un endroit ne soient pas les mêmes ailleurs. Néanmoins, ils existent les qualités qui doivent rester commun à toutes les communautés dites durables.

«Un sens de communauté, une identité de lieu, un sens de direction ou vision. » Mme. Jane Henderson, (conseille stratégique des communautés durable pour l'organisme « *IDeA* » qui renseigne le Gouvernement du Royaume Uni)

Ce travail exposera les points forts et faibles des stratégies qui encadrent le processus de la prise de décisions, nées de la bonne ou mauvaise gouvernance, et soutenu par des exemples de cas d'étude. Dans la première partie est exposée le fonctionnement de l'ensemble de l'encadrement stratégique du système du Royaume Uni. La deuxième expose le modèle Gallois comme système à l'intérieur du système du Royaume Uni. La troisième partie examine l'importance de '*la notion de lieu*'. Enfin dans la quatrième partie sera exposé le cas de Cardiff et son bassin industriel dans le Sud Est du pays de Galles.

1.0 Le système du Royaume Uni: Un ensemble d'encadrements stratégiques

Pays	Milliers	Pourcentage
Angleterre	49 855.7	84
Pays de Galles	2 938.0	5
Ecosse	5 057.4	8
Ireland du Nord	1 702.6	3
Royaume Unis	59 553.8	100

Population résidente, juin 2003, Royaume Unis
Source: Office for National Statistics.

La structure du gouvernement au Royaume Uni a changé radicalement en 1999 quand les administrations dévolues au Pays de Galles, Ecosse, et Irlande du Nord, ont commencé à assumer certains pouvoirs, notamment la responsabilité des stratégies du développement durable. Ceci reflète les besoins particuliers de chacun de ces pays. Par conséquent, chaque administration a conçu une stratégie correspondant et un tableau de bords facilitant la mesure. Ces résultats sont recensés et publiés annuellement.

Le Royaume Uni a maintenu un ensemble d'encadrements stratégiques sur les pays qui le compose, «*One Future Different Paths* » 2. Ceci englobe la stratégie du gouvernement du Royaume Uni et des administrations respectivement dévolues à chaque pays. Ce document est une référence pour l'avenir du développement durable dans le Royaume Unis jusqu'en 2020. Ce travail commun aux états fut publié en parallèle de la stratégie du gouvernement du Royaume Uni en terme de développement durable. C'est un Agenda 21 national «*Securing the Future* » 1 qui regroupe l'ensemble des indicateurs et dont les résultats peuvent être ajusté lors de la parution de la revue annuelle. C'est le successeur de la stratégie de 1999 qui n'a été que partiellement exploitée. La question du développement durable est intégrée dans tous les départements du gouvernement du Royaume Uni, ainsi est exclue la possibilité de créer un ministère du développement durable tel qu'il existe dans le modèle français.

Chaque administration décentralisée a conçu un tableau de bord qui répond à leurs propres besoins. Néanmoins, collectivement, ces derniers reconnaissent le tableau de bord conçu pour répondre aux questions posées à travers le Royaume Uni. Les administrations ont identifié les sujets qui doivent être pris en compte immédiatement.

- Consommation et production durable
- Changement de climat et énergie
- Protection des ressources naturelles et amélioration de l'environnement
- *Communautés durables*

Une communauté durable est définie uniquement par chaque communauté sur les bases de leurs propres besoins et cultures. Ainsi, les besoins culturels Gallois demandent une réponse du gouvernement Gallois.

- 1 « Pour Sécuriser le futur »
- 2 « La Vision d'un futur commun »

2.0 Pays de Galles: Un système à l'intérieur d'un système

	Population Census Km ² 2001	Area	Persons per Km ²	Ecological Footprint (area units par capita) earth =1.9 area units share
UK	59 553 800	244 820	242	6.3
Wales	2 903 085	20 779	141	5.25
City of Cardiff	305 353	139	2181	5.50

Source: Office for National Statistics

L'origine du mot « Pays de Galles » est dérivée du mot anglais « Wealh », signifiant étranger, étrange ou Celtes, ce qui devint au pluriel « Wealas » et plus tard « Wales ». Cardiff est désormais le siège de l'administration galloise et les gallois revendiquent activement leur différence au travers de la promotion de la culture galloise localement et sur la scène mondiale.

Cette différence est bien exprimée par rapport à la fierté envers leur langue d'origine galloise. Le pays de Galles est un pays bilingue, et donc peut être considéré comme deux parties bien distinctes. La population Anglophone réside autour de Cardiff dans le Sud du pays et la population parlant Gallois, réside plutôt dans les communautés rurales. Celles-ci ont échappé à la crise d'identité qui a frappé les régions industrielles du pays de Galles dans les années 80. La langue Galloise est donc un point sensible de l'identité Galloise. La loi du gouvernement Gallois, a identifié le gallois et l'anglais comme langues officielles pour l'Assemblée de Cardiff. Actuellement, 25% des moins de 35ans et 38% des enfants de 3 à 15 ans parlent couramment gallois, symbole de la renaissance d'intérêt pour cette langue qui a évolué depuis ces quinze dernières années.

La loi du gouvernement gallois datant de 1998 fût très spécifique au regard de certains sujets, incluant le développement durable. Cette approche est unique dans le Royaume Uni. L'article 121 de la loi du gouvernement gallois stipule « le devoir », à l'assemblée nationale de promouvoir le développement durable dans toutes les fonctions de son exercice. Cette loi demande que l'assemblée produise un schéma expliquant comment ce devoir doit être mis en œuvre et revu tous les quatre ans. Le premier schéma «*Learning To Live Differently*»³ fût mis en œuvre en novembre 2000. Faisant suite à

l'élection de l'assemblée en 2003, ce schéma dû être révisé indépendamment, et le document de consultation attendant, corrigé. En mars 2004, cette révision, « *Starting To Live Differently* » 4, est devenue le nouvel ensemble d'encadrements stratégiques, qui opère en parallèle avec les autres documents stratégiques suivants :

3.0 « *Apprendre à Vivre Différemment* »

4.0 « *Commencer à Vivre Différemment* »

« *The Sustainable Development Action Plan* » 5 (2004 – 2007) est un outil pour exécuter le schéma de développement durable du gouvernement Gallois, tel que décrit dans le document « *Starting to Live Differently* » (2004). Les intentions de ce plan d'action (2004, p.3) sont les suivantes :

- « *Exécuter les nouveaux schémas du développement durable* »
- « *Représenter un complément d'informations formelles de l'agenda stratégique gallois 'Wales a Better Country* »
- « *Satisfaire les engagements internationaux du pays de Galles au travers des adhésions aux réseaux du développement durable.* »
- « *Faire parti de l'encadrement stratégique du développement durable pour le Royaume uni.* »
- « *Compléter le premier plan spatial gallois.* »
- « *S'assurer que le progrès est contrôlé régulièrement.* »

« *Wales : A Better Country* » 6, ce qui décrit les objectifs politiques de l'assemblée Galloise dans le contexte du développement durable sur une période de quatre ans.

« *The Wales Spatial Plan* » 7 est un outil de construction de haut niveau, conçu pour donner une plateforme de communication entre le gouvernement central et local. Ainsi, cela leur permet d'articuler les besoins des gallois sur les deux niveaux, et de mettre en œuvre des solutions appropriées. « *Building Sustainable Communities* » 8 est cible comme un des cinq thèmes clefs de ce document.

L'assemblée galloise a identifié douze indicateurs principaux. Cette liste n'est pas exhaustive. Un plus large spectre d'indicateurs est nécessaire afin de comprendre et de prendre la mesure des défis et des réponses particulières au pays de Galles.

L'assemblée Galloise est aussi impliquée dans une relation étroite de travail avec des administrations décentralisées en Ecosse et en Irlande du Nord, en parallèle de leur soutien envers la stratégie durable du gouvernement du Royaume Uni. L'assemblée supporte activement le développement et la publication des exemples phares. Ceci est exposé avec plus de détails ci-dessous.

5.0 « *Le Plan d'Action du Développement Durable* »

6.0 « *Pays de Galles':Un Pays Meilleur* »

7.0 « *Le Plan Spatial Gallois* »

8.0 « *La Construction des Communautés Durables* »

3.0 L'identité de lieu:

Les communautés durables sont identifiées comme une des priorités clés d'action pour le Royaume Unis dans le cadre de « *One Future Different Paths* » 1, et forment une part de la stratégie galloise en terme de développement durable. Ce sont les communautés conçues pour représenter les principes de développement durable au niveau local. La communauté galloise a réussi à maintenir une forte identité du lieu, en dépit de la montée de la mondialisation. Néanmoins, ce délicat équilibre est menacé par la démographie changeante et le déclin de l'industrie lourde, ce qui a déclenché l'exode de la population, partie à la recherche d'un travail et d'une meilleure qualité de vie. L'identité du lieu implique aussi la

sensation d'appartenance à celui-ci. Ce sens d'appartenir à une communauté est nécessaire aux autochtones pour construire ensemble un futur à partir d'une vision commune, afin d'atteindre un avenir pérenne. Le concept et l'importance d'une identité de lieu, sont fortement soutenus par la littérature durable du gouvernement du Royaume Uni ainsi que le gouvernement Gallois, comme critère pertinent dans la construction des communautés durables. Ceci est décrit ci-dessous par le rapport d'Egan.

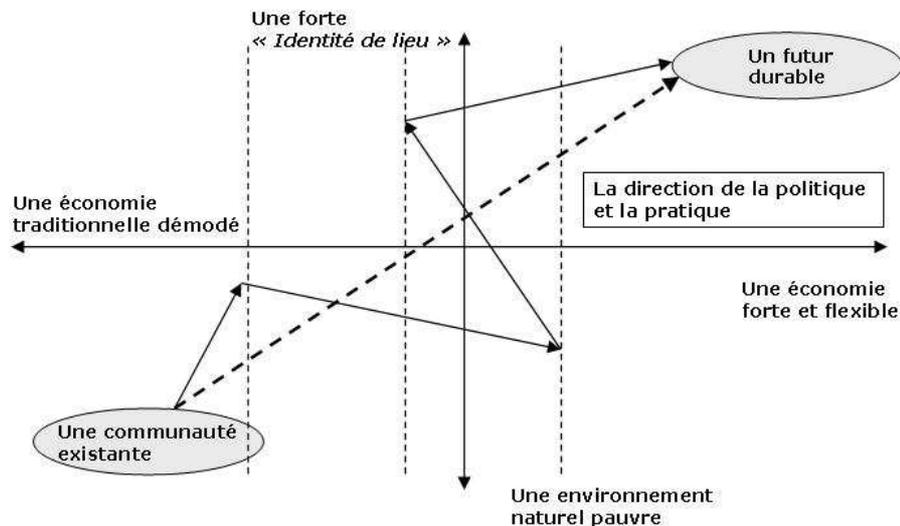


Diagramme 1: « Moving In The Right Direction » 9

Source: The Egan Review for Sustainable Communities (2004, p.26)

Les communautés durables doivent être conçues pour représenter des principes de développement durable au niveau local. Le plan d'action (2004, p.10) décrit le cadre qui a été mis en œuvre pour permettre aux communautés de se développer de façon durable :

- « Un nouveau plan national reflétant les besoins. »
- « Un cadre de transport basé sur les principes durables »
- « Le programme de travail « les communautés en premier » avec les plus pauvres communautés pour les aider à identifier et adresser des issues locales. »
- « Iaith Pawb, un plan national d'actions pour un pays de galles bilingue. »
- « La création d'une commission de design »
- « Les stratégies communautaires locales. »

Les communautés qui ont réussi socio économiquement sont souvent définies par leur capacité d'adaptation rapide. Le pays de galles a subi un fort bouleversement économique depuis la seconde guerre mondiale. Ce n'est pas seulement la vitesse mais aussi l'ampleur des changements dans le paysage industriel, souvent concentrés spatialement, qui ont marqué les communautés galloises. Le caractère et les signes distinctifs du pays de galles sont traités dans le plan spatial gallois. Il décrit des stratégies spécifiques et des actions mises en œuvre dans chaque région. Ce plan a identifié le Sud Est du pays de Galles comme réseau capital où Cardiff profitera des liens plus forts avec les Vallées et renforcera les échanges avec les villes

voisines situées sur la côte. Ainsi Cardiff deviendra le point focal d'un réseau urbain dans le Sud Est : la porte du Pays de Galles. Le bien être à long terme du pays de Galles est dépendant de la prospérité de Cardiff. Notons, cependant, que de grandes inégalités existent dans le Sud Est du pays. Maintenant, nous allons examiner ce qui a été fait pour renforcer la position de Cardiff comme capitale prospère et réduire les inégalités avec les Vallées.

4.0 « Cardiff Bay » Un bon exemple.

Cardiff, la capitale du pays de Galles est à l'origine un ancien port de pêche. A la fin du XIX^{ème} siècle il a fourni un tiers du charbon mondial, déclenchant une explosion de population passant de 1000 personnes en 1800 à 200 000 personnes en 1900. Le port a subi une expansion rapide suivant la montée du commerce du charbon, et est devenu la source de prospérité de la ville. Mais, le déclin de ce commerce a commencé après la seconde guerre mondiale en raison des marchés étrangers florissants dans le domaine de l'industrie de l'acier. La politique de marché libre adopté par le Gouvernement de Mme. Thatcher dans les années 80, a été en conflit direct avec la « *douce mort* » de l'industrie du charbon, soutenue financièrement par l'état depuis la fin de la guerre. En conséquence, le gouvernement a lancé la fermeture de nombreuses mines de charbon dans le Royaume Uni, induisant l'extinction de l'industrie du charbon. Cette période a été particulièrement sombre dans l'histoire galloise. Le déclin de l'industrie lourde et la fermeture des mines, (qui par ailleurs avaient donné du travail stable pour les communautés de Vallées pendant plus d'un siècle) a créé une vague de chômage qui s'est propagée dans tout le pays de Galles, notamment à Cardiff et les Vallées.

A la fin des années 80, le quartier du port de Cardiff a été réduit à un terrain vague, où les communautés tout autour ont été définies par un taux de chômage et une exclusion sociale plus importants que la moyenne. En conséquence, en 1987, le gouvernement du Royaume Uni a lancé un programme de régénération, sous la direction du '*Cardiff Bay Development Corporation*' (CBDC), responsable de la prise en charge des 1000 hectares de l'ancien quartier du port dans le Sud de Cardiff, représentant presque 1/6 de la superficie de la capitale Galloise.

L'objectif du projet :

«Placer Cardiff sur la carte internationale comme pôle maritime incontournable, comme n'importe quelle autre ville de ce genre au monde, et ceci en vue d'améliorer l'image et le bien être économique de Cardiff et de tout le Pays de Galles. »

Depuis que le CBDC a cessé ses activités en 2000, la ville de Cardiff est devenue de nouveau prospère et confiante. L'aspect le plus intéressant de cette expérience réside plus dans le processus que dans le résultat. En effet le CBDC décrit leur stratégie tel qu'un « *processus, et non pas un plan* » (2000, cité dans '*Locum Destination Review*', p.7) et celle-ci est révisée chaque année. Ce processus a été soutenu par des partenariats forts représentant tout niveau de la société, tels que les secteurs publics et privés, les agences de développement et les universitaires.

Le processus a commencé par l'étude d'un très bon exemple, celui de projet du port du Baltimore, sur la côte Est des Etats-Unis. Ce projet a fourni une source d'inspiration et un espoir pour l'équipe galloise. En 1988, une consultation publique a eu lieu entre les communautés, les autorités locales et le secteur commercial. Par la suite le CBDC (2000, cité dans '*Locum Destination Review*', p.7) a produit une stratégie pour la régénération de la Baie de Cardiff avec les buts suivants :

- « Une vision pour un nouvel avenir de la baie »
- « Une structure claire pour l'organisation du développement et pour saisir les opportunités »
- « Un concept d'urbanisme capable de créer une notion de lieu, avec de superbes sites de développement, un environnement attirant associant le moderne et l'ancien et ceci dans un paysage unique. »
- «Une image marketing afin d'attirer les investissements locaux et internationaux afin de promouvoir des modes de vie et des activités nouvelles »
- « Un catalyseur de création d'emploi, de logements, de loisirs induisant un environnement meilleur pour la population locale »

Le CBDC a choisi délibérément une stratégie visionnaire s'étalant sur une longue durée à une solution à court terme qui aurait été tributaire du marché foncier. Mais ce choix induit de s'octroyer tout le laps

de temps nécessaire à la recherche et à la réflexion avant toute action. Hors, la compétence du CBDC a été mise en cause justement à cause de cette longue période écoulée avant la mise en œuvre de leur stratégie. M. Duncan Syme (2000, cité dans 'Locum Destination Review', p.7), directeur commercial du CBDC a résumé leur stratégie ainsi :

« Nous voulions être sûrs de la fiabilité de notre concept afin d'assurer le suivi de l'encadrement dans les décisions prises ultérieurement. Nous en étions à nous occuper de l'héritage du siècle dernier afin de créer un héritage pour le prochain siècle.»

Cette stratégie est soutenue par le concept de Cardiff comme base touristique, attirant deux millions de touristes par année. Le cœur du projet est un lac artificiel bordé d'un parc. De telles améliorations environnementales ont été conçues afin de rendre la baie non seulement plus attractive sur un plan touristique, mais aussi sur un plan social en permettant l'implantation de nouveaux commerces. Aujourd'hui, la baie accueille les projets phares tel que l'Assemblée Nationale Galloise, le Centre de Millenium et des logements lauréats des prix d'architecture. Néanmoins, le concept du lac n'a pu voir le jour sans se confronter à moult controverses. En effet, l'ONG les Amis de La Terre et la Société Royal de la Protection des Oiseaux ont mené une campagne pendant dix ans contre la construction de ce lac qui menaçait la vie des oiseaux migrateurs. Cette bataille est allée jusqu'au niveau Européen, mais les avantages économiques pour le pays de Galles étaient considérés comme beaucoup plus importants que la question environnementale, aussi l'Union Européenne a accepté ce projet à titre exceptionnel.

Les controverses continuent avec le projet de l'Opéra de Cardiff Bay en 1995. L'opéra a été cité d'une façon négative dans les journaux, provoquant ainsi la mise à mort du projet d'origine, qui était très audacieux et avant-gardiste. En effet, ont surgi des accusations d'élitisme en provenance de la presse et de certains membres du gouvernement local, renforcé par le manque de financement de la Millenium Commission. L'Opéra a été conçu comme symbole de progrès urbain, partageant les mêmes valeurs que le musée Guggenheim de Bilbao, où un projet culturel phare est devenu le moteur de régénération dans un paysage post industriel. Un second concours a suivi et par ce fait un projet moins audacieux a été construit, nommé le '*Millenium Centre*', fait sur mesure pour l'Opéra et les arts.

Le Baie de Cardiff visait comme objectif la création d'emplois pour la population locale, mais le sentiment général était que leurs intérêts n'étaient pas représentés par un projet d'une telle échelle. En effet, la population n'était, non seulement pas convaincue des avantages potentiels de ce projet, mais en plus, ils se sentaient exclus des possibilités futures d'emplois à cause de leur bas niveau de qualifications. Afin d'éviter d'occasionner une trop grande gêne à la population qui aurait dû être déplacée pendant la construction, et par un geste de bonne volonté, le CBDC a décidé de conserver les logements existants sur le site afin de calmer les esprits des habitants.

La stratégie pour le développement de la Baie de Cardiff visait la création de 29000 emplois permanents, mais en fait seulement 16000 furent créés, et ces 16000 sont composés de presque un tiers des habitants des Vallées et du Val de Glamorgan. Ce projet inclus non seulement la population de Cardiff mais aussi celle du Pays de Galles. Est-ce que ce but a été atteint? Il est très important de tenir compte du climat économique dominant les années 90 au Royaume Uni. Une récession économique profonde a touché le pays lors de la plus grande partie de cette décennie, ainsi le progrès économique est devenu beaucoup plus difficile. Le développement durable tel qu'il est présenté par le CBDC, ne propose pas de « *solution immédiate* ». La stratégie mise en œuvre est une solution à long terme. Au cours des années 90 ce projet de renouveau urbain a apporté une nouvelle confiance à la ville de Cardiff. Cette explosion d'activités n'est pas encore arrivée dans les villages des mineurs de charbons des Vallées situées derrière Cardiff, toujours sous l'emprise de problèmes socio-économiques très prononcés depuis les années 80.

4.1 la partie supérieure des Vallées:

La révolution industrielle a changé pour toujours le paysage des Vallées du sud du pays de Galles, qui étaient à l'origine très peu peuplées. Les Vallées sont d'anciennes communautés de mineurs de charbons situées entre Cardiff et le Park National des Brecon Beacons. Autrefois, elles étaient reconnues grâce à l'exploitation du charbon, leur raison d'être et un fort sens de communauté. A présent, tout est différent en raison du délabrement urbain et les problèmes socio- économiques très aigus apparus depuis le déclin de l'industrie de l'acier et la fermeture des mines. Les Vallées sont confrontées aux problèmes démographiques, où la population vieillissante est définie par un taux d'inactivité plus important que la moyenne. Un manque de qualifications est égal à une moindre possibilité de trouver un emploi. Cette inactivité dépasse la moyenne du Royaume Uni, largement dû aux hommes en âge de travailler mais qui ne peuvent exercer d'activité professionnelle étant demandeurs d'allocation d'invalidité. La pauvreté est plus répandue dans les Vallées que partout ailleurs dans le pays de Galles, aggravée par la mauvaise qualité de certains logements inscrits dans un environnement non entretenu. Cette négligence est bien visible dans les centres villes des Vallées qui présentent des commerces et des équipements de culture et de loisirs très réduit par rapport aux normes attendues.

Le niveau d'exclusion sociale est très fort, et il est aggravé par la topographie de la région, qui isole les Vallées entre elles et le reste du pays. La route A 465 qui traverse la partie supérieure des Vallées, occupe une position stratégique (Diagramme 2) permettant la connexion des villes. Les Vallées sont disposées presque parallèlement des une des autres, et sont parcourues sur leurs longueurs des routes permettant un échange entre les villes. Cette disposition est implicite dans les relations entre les Vallées, où les résidents des communautés dans une Vallée s'identifient plus entre eux, qu'avec une autre communauté dans une Vallée voisine, qui est plus proche géographiquement. Néanmoins, la communication entre les villes des Vallées est actuellement très mauvaise présentant un vrai obstacle pour le développement de la région. Aujourd'hui, moins d'un quart des résidents des Vallées voyagent en dehors des Vallées pour travailler. Les financements des Programmes Structurels ont eu un impact très important, mais la diminution continue de la population, équivalente à 3% chaque année, en parallèle avec un taux de chômage très élevé a privé la région d'un certain élan. Auparavant, les Vallées étaient une source florissante pour la nation au sommet de l'époque industrielle. Malgré les difficultés actuelles, la région conserve toujours un grand potentiel humain et économique.

Mais quelles actions ont été exécutées pour exploiter ce potentiel ?

Le «*The Heads of the Valleys Programme*» 10 est une initiative lancée par le Gouvernement gallois en réponse aux défis soulevés au cours des projets du passé et qui non pas atteints le résultat escompté. Des autorités locales ont observé que les conseils individuels à travers les parties supérieures des Vallées sont dépassés par l'ampleur du problème quand ils travaillent seuls. Les raisons sont décrit ainsi dans le «*Heads of the Valleys Structure Plan*» 11 :

- « *Une capacité limitée des organismes à atteindre le résultat envisagé* »
- « *Mauvaise coordination entre les intervenants clefs* »
- « *Mauvaise distribution des idées et des pratiques* »
- « *Une manque de confiance général dans la région* »
- « *Une tendance des individus et les organismes qu'ils représentent à viser vers le bas* »

En conséquence l'Assemblée galloise a résolu ce problème, en privilégiant les partenariats, pour la mise en œuvre des stratégies, avec les conseils des Vallées, les secteurs publics et privés et en intégrant le programme dans le Plan Spatial gallois.

10 « Le Programme Pour les Têtes des Vallées »

11 « Le Plan Structurelle Pour les Têtes des Vallées »

Le Programme pour la partie supérieur des Vallées envisage les buts suivants pour la région:

- « *Les centres villes, dynamiques, forts, bien entretenus et connectés par des réseaux de transport publique de bonne qualité* »

- « *Un panorama des équipements modernes de loisirs, socio - culturels*»
- «*Une forte amélioration des soins de santé*»
- « *l'Éducation de bonne qualité visé sur l'apprentissage des enfants et adultes (y compris accès aux écoles de haut niveau)*»
- « *la disponibilité immédiate d'une large gamme de types de logements dans les centres villes, (allant des loyers abordables jusqu'au haut de gamme)*»

Ce projet est financé par les sources suivantes pour les quinze ans à venir:

- Le Gouvernement de l'Assemblée du Pays de Galles
- Gouvernement Local
- Les fonds du Gouvernement du Royaume Uni
- Les fonds Européens Structurels (Objectif 1)
- Les fonds privés

Le Programme fait partie maintenant du plan spatial gallois, qui cherche à renforcer les liens entre Cardiff et les Vallées, créant ainsi un réseau capital dynamique dans le Sud Est du pays de Galles. Les réseaux de transport en communs locaux sont déjà en cours d'amélioration, parallèlement aux travaux effectués sur la route A 465 qui longe la zone supérieure des Vallées. Cette route permettra plus d'accessibilité aux Vallées ainsi qu'au Parc National situé au Nord de celles-ci. Le défi des Vallées est de renverser les tendances démographiques, par la création d'un environnement agréable qui encourage la population résidente à rester et qui favorise l'immigration. En réponse, le plan spatial propose, en plus des travaux précédemment cités, d'améliorer le couloir qui longe les Vallées. Merthyr Tydfil et Ebbw Vale sont les points stratégiques de cette route et doivent être aperçus comme catalyseur pour la renaissance des Vallées supérieures, capable d'attirer une population mixte comme endroit agréable à vivre et à travailler. Ainsi, sera créé un contre poids avec les réseaux de la ceinture urbaine de la côte déjà bien avancée. Le pays de Galles a une population importante de gens ayant de basse qualification et qui ne pourront, éventuellement, trouver qu'un emploi dans les services. En conséquence, le futur de celui-ci est lié directement à sa capacité à attirer des gens hautement qualifiés.

Le projet des Vallées a placé au centre les communautés les résidents eux mêmes, en les associant par un travail ensemble à trouver une vision commune de leur avenir. Ce processus invite tous membres de la société, des plus jeunes aux plus âgés, à contribuer à ce processus et à toute étape. C'est seulement par la démonstration d'une vision future commune qu'un vrai développement durable pourra être envisagé.

Conclusion:

« Le développement durable n'est pas quelque chose qui peut ou doit être dicté, ni quelque chose ou quelqu'un ayant le monopole de la connaissance en ce domaine. La bonne gouvernance dicte que l'action pour l'accomplissement des résultats durables doit inclure tout niveau de la société; donnant les pouvoirs aux autres, en particulier à la société civile afin de faire une différence. »

Welsh Assembly Government (2004), The Sustainable Development Action Plan 2004 – 2007, p.20.

Le terme « *gouvernance* » et particulièrement la « *bonne gouvernance* » est une figure d'importance dans la littérature galloise concernant le développement durable. La bonne gouvernance équivaut à un développement durable fort, tel qu'il est présenté à Cardiff Bay. L'antithèse de la bonne gouvernance est la mauvaise gouvernance, associée à des façons de vivre non durables. Mais quelle est la pertinence de la bonne gouvernance dans le développement durable par rapport à la question galloise ? Comme décrit ci-dessus, le développement durable transcende tous niveaux de la société si le Gouvernement, secteur privé ou la société civile, représentent les acteurs principaux de la bonne gouvernance. La bonne gouvernance dans ce domaine demande que les décisionnaires et ceux qui sont impliqués, embrassent une vision partagée du projet fondé sur une vision à long terme des événements,

soutenue par une compréhension profonde du contexte historique, social, économique, environnemental et culturel. Néanmoins, « *la vision partagée* » est en elle-même un instrument de conflit. Chaque profession a son propre vocabulaire et méthode d'aborder un problème. Il est donc impératif que tous les intervenants acceptent une nouvelle logique si un accord d'une vision partagée doit être trouvée. La bonne gouvernance intègre les souhaits des citoyens. Elle facilite la compréhension et l'intégration des décisions.

Mais c'est justement l'intégration des décisions qui pose un problème au niveau communautaire dans le pays de Galles. La Littérature durable galloise parle souvent de la qualité de la mise en œuvre des services et comment doit être accompli ce but. L'expérience de la Baie de Cardiff est preuve que le pays de Galles a la capacité, ainsi que les compétences professionnelles, de poser des diagnostics. Qu'il s'agit de concevoir et exécuter les réponses durables aux besoins gallois. Néanmoins, l'énergie expédiée par ce projet à Cardiff n'a pas encore résonné dans les autres coins du pays de Galles. Les communautés des Vallées n'ont pas pu avancer au même rythme que la Capitale provoquant ainsi l'augmentation des écarts entre les deux. Des outils pour atteindre une réponse durable sont en place. Le défi le plus important reste à renouveler la confiance et lever les attentes, non seulement des résidents des communautés les plus pauvres, mais aussi des professionnels qui les encadrent.

Le point fort des Gallois est leur côté très innovateur dans le domaine du développement durable, étant le premier pays au monde à adopter l'empreinte écologique comme indicateur. Leur '*devoir*' de développement durable et leur avancée dans le plan spatial est admiré par les autres pays du Royaume Uni. C'est bien la preuve que les Gallois ont des outils et la volonté de conduire leur pays en ayant un regard d'avance dans le temps et une ouverture vers l'extérieur, vers Europe et bien au-delà.

Le cas de Cambridge

« Entre high-tech et croissance démographique, Cambridge est à la recherche d'un avenir durable ». Ce document est réalisé à partir d'une « note rapide » de l'IAURIF (n° 416, avril 2006, et un exposé de Laurent Perrin, architecte-urbaniste dans le cadre d'un séminaire OIPR sur les méthodes de prospective, concernant les expériences de prospective en Grande-Bretagne et aux USA

La ville de Cambridge, campus universitaire célèbre, qui date du moyen-âge, est devenue un pôle majeur dans le domaine de la recherche de pointe et les innovations. Petite ville située au nord de Londres, suffisamment éloignée de la capitale pour éviter le phénomène de cité dortoir, Cambridge, 82.000 habitants en 1950, a toujours essayé de limiter sa croissance afin de conserver le caractère d'une ville universitaire d'élite et afin de préserver le charme verdoyant de ses vieilles bâtisses. Son plan de développement (le plan Holford) prévoyait de limiter sa croissance à environ 100.000 habitants au moyen d'une politique foncière très restrictive.. ce plan a été bien respecté, à cela près qu'en 1970, l'université a obtenu la permission d'urbaniser le site de la ceinture verte pour y réaliser un parc d'activité de recherche scientifique. Le succès remporté par ce parc est à l'origine du « miracle économique de Cambridge ». L'emploi augmente de 50%, avec 24.000 emplois dans les 650 entreprises du parc technologique. En 1996, la population de Cambridge ne dépassait pas 110.000 habitants. Mais l'augmentation des actifs a eu lieu sur les communes situées dans un rayon de 35 km du centre de la ville. Faute de pouvoir se loger sur place, les salariés du parc scientifique se sont installés dans les bourgs situés autour de la ville. La population du « Grand Cambridge » a doublé, passant de 250 à 500.000 habitants. Les déplacements ont augmenté de 500%, avec 40.000 déplacements quotidiens, créant de ce fait des embouteillages importants sur toutes les voies d'accès menant à la ville, avec les problèmes de perte de temps et de pollution qui en résultent. Effets secondaires importants, la hausse des prix du foncier, de l'ordre de 300% a eu pour effet le remplacement progressif des

populations à revenus modestes des villages voisins par des cadres supérieurs à hauts revenus. On estime que sur la trajectoire actuelle, l'emploi devrait croître de 150% et la population de 260 % au cours des prochaines années, ce qui impliquera la construction de 1,8 millions de m² de locaux d'activités et de 145.000 logements.

Une structure associative, Cambridge futur a été créée en 1996 par des acteurs locaux sous forme d'un partenariat public privé. Une expérience de prospective intitulée « visionning » a été élaborée par un groupe d'experts et d'architectes du département d'architecture de l'université. Ces scénarios ont ensuite été soumis aux habitants de l'agglomération. Ce sont les suivants :

- 1. Croissance minimum. Pas de construction nouvelle à l'intérieur de Cambridge, sauf pour remplacer des pavillons et appartements, report à l'extérieur des constructions nouvelles.
- 2. Densification. Politique active de renouvellement urbain avec augmentation sensible de la densité urbaine et sacrifice de certains espaces verts.
- 3. Collier. Urbanisation à l'extérieur de la ville, au delà de la ceinture verte, ce qui correspond au scénario tendanciel.
- 4 Echanges d'espaces verts. Sacrifices de certains espaces comme celui de l'aérodrome, de toutes les manières trop près du centre et en échange création de nouveaux espaces verts sur la ceinture verte actuelle.
- 5. Liaison par transports en commun. L'urbanisation nouvelle prend place le long des gares des lignes ferrées qui desservent Cambridge.
- 6. Autoroute de l'information. L'urbanisation serait concentrée dans un corridor équipé pour la transmission des données à haut débit dans les villes déjà plus éloignées d'Alconbury à Stansted. L'activité dominante se ferait sur Internet à domicile ce qui rendrait possible une limitation des déplacements.
- 7. Ville nouvelle. L'essentielle de l'urbanisation nouvelle se ferait dans le cadre d'une ville nouvelle implantée au nord-ouest de Cambridge et reliée à celle-ci par train et autoroute.

La consultation qui a suivi cette construction, appuyée par des jeux de simulation sophistiqués en 3 D, a été complétée par la diffusion de plaquettes d'information, elles-mêmes complétées par des débats sur le site Internet. 650 réponses ont été obtenues, en majorité d'habitants de la ville de Cambridge. Le scénario n°5, Transport Link, basé sur une interface étroite entre gares et urbanisations nouvelles a été plébiscité par 78 % des habitants, comme de nature à mieux préserver une bonne qualité de vie. Les scénarios les moins souvent choisis sont les scénarios 1, croissance minimum et 3, collier qui prolonge les tendances actuelles. « Les gens se sont apparemment rendus compte, grâce aux évaluations, de leurs conséquences économiques ou sociales négatives. »

2ème partie. Les expériences de terrain : Lille et Marseille

Chapitre 1. Prospective et développement durable dans le cadre de la métropole lilloise.

L'articulation prospective/Développement durable au niveau de l'agglomération lilloise. Expérience de prospective participative dans le contexte de la mise en œuvre opérationnelle des principes du développement durable dans le cadre de la Ville de Lille

1. Prospective et développement durable en région Nord-Pas-de-Calais.

1.1 Le contexte régional.

La Région Nord Pas-de-Calais présente un paradoxe intéressant.

C'est l'une des régions de France qui cumule le plus grand nombre de problèmes dans les trois grandes dimensions du développement durable : sur le plan de l'environnement, du fait d'un héritage industriel lourd, dont les traces perdurent encore largement sur le plan environnemental et paysager, et du fait des conséquences environnementales de son poids économique notamment de la pollution atmosphérique et de processus d'urbanisation, sur le plan social, avec de nombreux problèmes sociaux que traduisent les indicateurs de développement humain relativement à la France entière, et sur le plan économique, du fait d'une spécialisation sectorielle qui la met en concurrence directe avec bon nombre de pays dits à « coûts compétitifs », c'est-à-dire les pays émergents du Sud et de l'Europe centrale, et qui en fait une région relativement fragile dans le contexte concurrentiel actuel, et de plus sur des secteurs qui sont eux-mêmes l'une des causes majeures du caractère non durable de l'économie dominante, comme l'automobile.

Mais, d'un autre côté, c'est l'une des régions de France qui, d'une manière indubitable, a fait les plus gros efforts en matière de diffusion de la culture du développement durable et soutenable et de mise en pratique de leurs principes, à travers de très nombreuses réalisations concrètes. Il suffit pour s'en convaincre d'examiner les dossiers de propositions de réalisation d'Agendas 21 dans le cadre des procédures nationales du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable : les dossiers en provenance de la Région NPDC occupent à eux seuls une bonne partie de l'ensemble des dossiers déposés lors de l'appel à projet de 2003. Ils sont nombreux, diversifiés, bien étayés, portent sur des niveaux territoriaux très divers, ils font clairement apparaître, au delà de la sécheresse des dossiers de demande de subvention, un certain enthousiasme, une forte motivation, un niveau de volontarisme rarement atteint dans des actions collectives.

Tout se passe comme si, sur ce plan tout au moins, les acteurs publics, les élus, étaient portés par une formidable vague qui provient des profondeurs de la société. On y perçoit une forte aspiration pour un changement en douceur allant dans le sens de mieux vivre et de « vivre autrement ». On y décèle un effort sans précédent en faveur d'une véritable culture sociale et humaine du développement durable.

C'est peut-être le point majeur : la prise de conscience selon laquelle il ne sert à rien d'imposer des règles « d'en haut » si elles ne sont pas relayées par la population et la société civile, si l'ensemble de la population ne s'approprie pas des idées, et au-delà, des principes de vie sous-jacents à la culture du développement durable.

L'information, la formation, notamment des jeunes est au cœur de cette approche, qui ne se contente pas de mesures à court terme, mais qui vise clairement à changer les comportements, les mentalités, faire en sorte que la société nordiste toute entière accouche d'un nouveau mode d'usage de la vie. A travers cela c'est une expérimentation originale de la gouvernance d'un troisième type qui est faite, le « développement durable » et la participation citoyenne étant les deux volets d'une même problématique.

L'ambition est forte, et il est clair qu'elle ne vise pas uniquement l'immédiat, mais un horizon qui est celui des générations à venir, et à travers cette notion de génération, c'est bien l'idée d'un projet global qui est posé, l'idée de faire de cette région, qui a plus que d'autre souffert des effets de l'industrialisation de l'époque préfordienne et fordienne, une région exemplaire en matière de qualité de la vie, de l'environnement, et de modèle économique et social.

La conséquence de ce paradoxe, c'est que l'on mesure l'effort à fournir, qui va du traitement des sols, qui sont dans bien des cas pollués à l'extrême, et dont la caricature est celle des anciens terrains utilisés par la société Métaleurop jusqu'à sa fermeture en 2003, à la pollution atmosphérique, en grande partie due à la circulation automobile, à des questions délicates de santé publique, elles-mêmes conséquences des modes de vies hérités de l'époque industrielle antérieure, des retards de niveau de formation par rapport aux standards nationaux, en dépit des grands progrès accomplis ces dernières années. De plus, les marges de manœuvres sont étroites, entre les aspirations des ménages à des comportement individualistes hédonistes très consommateurs d'espaces, la forte dépendance de la région par rapport aux centres de directions des grandes firmes internationales qui disposent d'unités de production dans cette régions, mais plus rarement de grands centres de recherches et encore moins souvent de centres directionnels continentaux, en dépit de la situation géographique remarquable de cette région dans l'espace économique européen.

Les très bons ouvrages récents, comme l'Atlas du Développement Durable préfacé par Patrick VIVERET, l'ouvrage de Pierre VELTZ et de Laurent DAVEZIES le Grand Tournant, 1975-2005, ces deux auteurs étant orfèvres en matière d'analyses spatiales, et de plus très bons connaisseurs de la région, pour avoir suivi sur une longue période les travaux de planification réalisés dans la région (Bilan de 25 ans d'aménagement et de développement en Nord- Pas-de-Calais, éléments pour un débat, ORHA, 1998 Laurent DAVEZIES et Pierre BEKOUICHE), l'étude de l'IFEN, « l'environnement en Nord Pas de Calais » (2004), témoignent à la fois du chemin parcouru depuis une quinzaine d'années et des enjeux qui s'offrent à la région dans les quinze ans qui viennent, et des défis qu'elle doit encore affronter, de façon spécifique, à la fois pour rattraper des retards structurels, mais surtout pour trouver sa juste place dans les grandes régions développées de ce cœur de l'espace métropolisé d'Europe, à l'articulation de trois grandes plaques de développement, la plaque londonienne, la plaque parisienne et la plaque belgo-hollandaise.

Le travail qui suit représente un effort d'approfondissement de la confrontation entre deux types de discours, le discours du long terme, et le discours du développement durable, dans le contexte de l'élaboration des grands documents d'aménagement. Notre propos, qui se veut neutre et porte largement sur les raisonnements d'aménagement, eu égard à la prise en considération de ces deux domaines, ne doit pas faire oublier notre « sympathie », ou plutôt notre « empathie » pour l'effort intellectuel et organisationnel entrepris par les acteurs publics. Notre intention est, autant que faire se peut, d'aller plus loin dans l'analyse pour contribuer au « développement » pratique et opérationnel de la pensée du développement durable, dont nous partageons avec les responsables régionaux les orientations et la philosophie.

1.2 Rétro prospective : Vingt cinq ans d'aménagement du territoire en Région Nord-Pas de Calais.

La Région comme entité, comme les acteurs responsables de l'élaboration des documents d'aménagement et d'urbanisme de l'agglomération lilloise, ont une pratique ancienne de la prospective.

On en retrouve la trace dès le rapport de l'OREAM, publié en 1971. Cette présence d'une activité de prospective ne s'est pas démentie par la suite. Cet univers est clairement pris en charge, sous des formes diverses, par les acteurs régionaux et locaux, notamment par le responsable de l'Agence d'Urbanisme de Lille notamment à l'époque où Francis AMPES en a été le Directeur, dans la décennie quatre-vingt dix. Les aléas juridico-administratifs que les projets successifs de SDAU sur l'agglomération lilloise ont connu ne doivent pas masquer la présence constante d'une réflexion prospective dans les processus d'élaboration des documents, de même que l'effort de dialogue et de concertation avec les acteurs de la société civile locale, sur le mode "d'un vaste débat autour d'un grand projet" (Repères, Farde, mai 2000).

Il est à ce sujet intéressant de revenir sur les premiers travaux de prospective, de l'OREAM Nord, datés de 1971. Ce document, est important car il a servi de fil conducteur à l'aménagement du territoire de cette Région pendant une trentaine d'années, jusque, précisément, l'élaboration actuelle du SRADT.

On peut dire, suivant en cela les travaux de Laurent DAVEZIES et Pierre BEKOUICHE à l'occasion du "Bilan de 25 ans d'aménagement de 1998", que les auteurs du rapport de 1971 ont bien vu que des mutations structurelles étaient en gestation à l'époque, et qu'il fallait en conséquence que la Région (qui n'existait d'ailleurs pas en tant que telle à l'époque) réalise une sorte de rupture pour s'adapter à l'évolution du monde. Ils ont parfaitement perçu que la base industrielle de la région était menacée, et qu'il fallait en conséquence se lancer rapidement dans une reconversion de grande ampleur, qui, dans leur esprit, devait prendre la forme d'une implantation massive de nouvelles industries "industrialisantes", dont l'archétype était l'industrie automobile et la sidérurgie sur l'eau, selon une approche en terme de filière industrielle, grâce à la création de grandes unités de production industrielle d'origine nationale.

D'autre part, ils ont compris que le développement des activités tertiaires représentait un axe d'avenir à long terme. Ils ont en outre perçu l'importance des grandes infrastructures, notamment autoroutières, pour assurer l'ancrage de l'espace régional, non seulement au sein de l'espace national, mais également au sein de l'espace européen, à une époque où l'Europe économique n'était encore que l'esquisse et la préfiguration de ce qu'elle deviendra plus tard. Et ils avaient clairement perçu le rôle et l'importance que la métropole lilloise pouvait jouer comme moteur de la reconstruction de la région sur de nouvelles bases.

Ainsi, le document de 1971 ne manquait pas de vues pertinentes sur les risques de dégradation de la situation, et sur les évolutions structurelles qui étaient à l'œuvre.

Or on sait qu'il n'est pas toujours facile de repérer, à un moment donné, les facteurs de mutations, même si la nature des réponses, notamment une philosophie économique du développement « à la François Perroux » apparaît aujourd'hui un peu dépassé.

Une lecture à posteriori (ce qui est évidemment facile..), fait apparaître que les objectifs stratégiques qui devaient permettre d'assurer la mutation de ce territoire, et le positionner de sorte qu'il préserve son poids relatif dans l'économie française de l'époque, qui était considérable, n'ont pas permis d'éviter la crise globale que ce territoire a connu au cours des trois décennies suivantes, et qui est encore loin d'être résorbée. En un mot, les auteurs de l'époque ont bien vu le problème, mais ont-ils trouvé la bonne solution ? Ce n'est pas certain. Ce qui pose la question des raisons du décalage des moyens aux fins.

En fait, ce qui n'a pas été anticipé, c'est la fin des « trente glorieuse », c'est à dire le changement de paradigme global de la forme du développement qui était dominante à ce moment là. On pensait à l'époque que le trend de croissance, d'une part, et le mode de croissance de l'époque, c'est à dire le modèle fordien basé sur les grandes unités de production d'autre part, pouvaient durer indéfiniment, et donc que les changements pouvaient s'effectuer, sinon en douceur, du moins progressivement et sans traumatisme majeur.

En effet, toute chose égale par ailleurs, on peut soutenir l'idée que la "reconversion" (terme clé du document de 1991) qui était proposée, qui devait permettre d'assurer la *pérennité* de la culture industrielle du nord de la France, mais appliquée à d'autres objets et à d'autres univers, était "jouable", elle-même étant la préfiguration du développement des services et du tertiaire.

Ce qui n'avait pas été anticipé, c'est justement la possibilité d'un changement de contexte à l'échelle mondiale, et le changement d'un modèle de développement. Il est évident qu'il n'était pas davantage possible d'anticiper en 1971 la crise de 1993 qu'en 2000 l'attentat contre les tours du World Trade Center l'année suivante. Mais il existait à l'époque un climat de confiance (relative, dans le climat de guerre froide de l'époque), de sorte que l'on pouvait difficilement concevoir l'idée de ruptures majeures.

Le fait est que les préconisations de l'époque, quand elles sont arrivées à maturité, en terme de mises en oeuvre, sont tombées en pleine crise structurelle. Ce qui explique que leurs effets ont paru décalés dans le nouveau contexte, et qu'elles ont été incapables de permettre le redressement de la situation.

L'une des conséquences de ce découplage entre le trend résultant de l'action des pouvoirs publics qui, une fois lancé, n'a pas varié d'un iota pendant trente ans, ce qui montre l'importance capitale de ce genre de document stratégique, et la situation effective, c'est un véritable effondrement du marché de l'emploi. Conséquence secondaire induite, l'émigration d'une partie importante de la population, notamment des jeunes, dont l'effet s'est traduit par une diminution effective de la population résidente de plus de 800.000 personnes au cours de la période, ce qui était totalement inconcevable à l'époque.

On pouvait comprendre qu'une région rurale perde une partie de sa population, mais qu'une grande région industrielle perde près d'un million d'habitants en un quart de siècle, cela non. Cela n'était pas concevable. Et pourtant...

Ainsi, la région s'est trouvée dans la situation d'un capitaine de navire qui, voyant un grain arriver sur lui, ferme les écoutilles et modifie sa route de trois degrés, alors que le grain en question était une tempête, et qu'il était déjà trop tard pour que le changement de cap empêche le navire d'affronter les éléments déchaînés.

Mais on peut aussi se dire que si cette activité d'anticipation n'avait pas eu lieu, ce n'est pas une crise grave que la région aurait connue, c'est tout simplement son élimination en tant que puissance économique et sociale. Ainsi, c'est peut-être la capacité des acteurs publics de l'époque, c'est à dire

de l'Etat, à élaborer une réflexion stratégique, qui, trente ans plus tard, permet néanmoins à cette Région de faire bonne figure et de se redresser lentement.

2 Prospective et développement durable à l'échelle de l'agglomération lilloise.

2.1. Le développement durable dans le cas de l'agglomération lilloise

L'agenda 21 de la Communauté Urbaine de Lille Métropole a été lancé en 2002. Il repose sur trois « piliers » :

- un espace de concertation politique, la commission développement durable,
- une équipe, le service de développement durable,
- une expérimentation concrète dans le cadre de la plate-forme de Mutualisation des Initiatives Eco-citoyenne Locales, projet MIEL 21).

L'objectif est de réaliser dans 8 territoires de la métropole, 16 micro-projets HQE d'habitat social (Logement social, équipements culturels d'utilité sociale). En fait, 13 projets ont été retenus.

La démarche repose sur un principe de cohérence globale : « la recherche d'une cohérence globale au niveau de l'agglomération peut constituer un tronc commun entre les différents agendas 21 locaux » et de logique de participation fortement marquée. Il s'agit « d'identifier et de mettre en œuvre les règles de co-construction d'un développement urbain également viable pour l'ensemble des acteurs de la métropole, citoyens, collectivités et entreprises »

Le levier de l'action c'est la problématique du renouvellement urbain, avec comme enjeux :

- la maîtrise et l'organisation de la croissance urbaine,
- l'amélioration des déplacements hommes/marchandises,
- la préservation de la zone agricole proche de l'agglomération et des espaces fragiles,
- la transformation de l'image de la ville par la qualité urbaine, les espaces verts et les paysages. Les différents outils d'aménagement, SDAU révisé, Schéma d'Urbanisme Commercial, Grand Projet de Ville d'agglomération, Plan de Déplacement Urbain, contrat de ville ont vocation à répondre *chacun* aux principes du développement durable et « constituent par leur mise en cohérence la légitimité de la démarche Agenda 21 communautaire dans la métropole ». L'agenda 21 est donc le lieu de la cohérence des différents documents d'aménagement de la métropole.

La question de la *démarche* n'est pas moins importante que la finalité, autrement dit la question de la méthode. Sans entrer dans le détail, on retient ici les principaux points :

- Replacer le citoyen au centre des préoccupations. (l'habitat comme support essentiel de mobilisation des habitants),
- Rendre accessible à tous les principes du développement durable (créer un observatoire du développement durable, chargé de procéder à des évaluations des expérimentations et destiné à avoir une vision synthétique des phénomènes étudiés),
- Mesurer la dynamique nouvelle et le développement endogène créé à l'initiative des habitants (conceptualiser les pratiques transversales des acteurs concernés),

-Créer un conseil de développement communautaire en vue d'associer les forces vives du territoire, opportunité pour susciter les conditions d'une démarche collective, et pour jouer le rôle de personne ressource collective et de validation de l'agenda 21.

La question de l'expérimentation est au cœur de ce projet, dont l'outil est la MIEL 21 plate-forme de Mutualisation des Initiatives Eco-Citoyennes Locales. L'origine de la plate-forme d'initiative locale remonte à 2002. Il a fait l'objet d'une proposition dans le cadre du 3ème appel à projet des agendas 21 locaux par le Ministère de l'Ecologie pour une mise en œuvre sur la période 2004 à 2007. La liste des 13 projets nous paraît intéressante à communiquer de façon à donner une image concrète de ces projets :

- Réhabilitation d'une ancienne ferme flamande transformée en équipement de sensibilisation à l'environnement dans la commune d'Halluin,
- Construction à Tourcoing d'une Maison de l'Environnement et du développement durable, d'un jardin botanique et de serres tropicales,
- Réhabilitation d'une courée d'anciens logements ouvriers à Roubaix,
- Création à Villeneuve d'Asq d'un cinéma d'art et d'essai,
- Opération complète de renouvellement urbain d'un quartier à Mons-en-Baroeul d'une ancienne ZUP de 5.000 habitants,
- Construction d'un équipement de démonstration sur la démarche HQE dans le logement social à Lille ville,
- Réhabilitation d'une salle des fêtes à haute valeur patrimoniale dans la commune de Lomme,
- Réhabilitation d'une cité de logements sociaux d'urgence de la période 1959/1962 à Seclin,
- Construction d'un complexe socioculturel et sportif à Ennetières en Weppes,
- Construction d'un restaurant scolaire dans la commune de Lompret,
- Transformation d'une ancienne forge à haute valeur patrimoniale en office du tourisme intercommunal à Marc-en-Baroeul,
- Extension d'un hameau avec création de quartiers d'habitats, d'une école, d'une cantine et d'une salle polyvalente à Comines,
- Construction de 70 logements sociaux avec équipements médico-sociaux à Fâches-Thumesnil.

On peut noter que la répartition par type de projets est la suivante :

-Trois projets concernant la culture du développement durable dont un à valeur patrimoniale et deux constructions neuves,

-Deux projets de réhabilitation de bâtiments à hautes valeurs patrimoniales en vue d'un usage collectif hors problématique développement durable directe,

- Trois opérations de réhabilitation de logements sociaux,

-Deux opérations de constructions de logements neufs dont un à usage médico-social et un d'extension urbaine,

-Trois opérations de construction d'équipements sociaux et ou d'équipements collectifs.

Il y a donc trois projets d'équipements à forte connotation culture du développement durable, cinq projets de création d'équipements collectifs divers dont deux en bâti anciens et trois en construction neuve, cinq projets concernant des programmes de logement, dont trois en réhabilitation et deux en construction neuve. Il conviendrait de savoir si les opérations ayant pour objet soit la création d'équipement en ancien ou en neuf, soit la création de nouveaux logements ou l'aménagement d'un parc de logement existant est l'expression d'une problématique urbaine du développement durable, soit d'un point de vue des techniques de construction ou des normes de construction ou de réhabilitation, soit d'un point de vue urbanistique, soit encore du point de

vue de l'implication des usagers (habitants résidents ou nouveaux occupants) dans le projet. Dans le cas où certains occupants actuels ne seraient pas relogés sur place, ce qui peut résulter par exemple d'une augmentation de la taille des logements, il convient de se demander quelle est la trajectoire de relogement de ces ménages, et si elle est également conforme à une pratique sociale du développement durable. C'est le type de question qu'une évaluation, qui est prévue dans la problématique générale, pourrait être amenée à se poser. On notera que dans cette liste ne figure aucun projet, du moins explicitement, concernant la thématique de la mobilité et de la « ville durable » en tant que telle. On peut également se demander si, de toutes les manières, ces projets, ou la plupart d'entre eux, n'auraient pas vu le jour du fait de la demande sociale courante, ce qui permet de poser la question de savoir quel est l'apport spécifiquement durable dans ces différents projets, sauf naturellement ceux qui sont de façon explicite liée au développement de la culture de l'environnement, et de la préservation des éco-systèmes d'économie de l'énergie.

On notera cependant, dans l'exposé des motifs du projet, que l'ambition est de réconcilier les métropolitains avec leur cadre de vie, et que celle-ci repose « sur une stratégie sur le long terme, concentrée sur une géographie prioritaire et déclinée à travers les aspects urbanistiques, économiques et sociaux du renouvellement urbain ».

La question du renouvellement urbain est au cœur de cette stratégie, avec trois principes : *l'accessibilité au logement* (un logement décent pour tous, démolir ou réhabiliter l'habitat insalubre), *la qualité* (relancer la construction neuve, multiplier les opérations innovantes, *la mixité sociale* (diffuser le locatif social sur l'ensemble du territoire et développer le locatif intermédiaire dans les villes-centres).

Par ailleurs, dans un « contexte urbain encore fortement marqué par les stigmates de l'héritage industriel, le choix de constructions durables constitue un critère de requalification des territoires ».

De plus, « l'éradication du logement indigne », encore plus de 7.000 logements en NPDC qui représentent 14% du parc national de cette catégorie de logement, représente un défi important, notamment pour ce qui concerne le logement dégradé hors parc dit social.

Enfin, point très important « les effets ségrégatifs des processus de métropolisation rendent aujourd'hui nécessaire une orientation environnementale de la politique de renouvellement de l'habitat. La métropolisation comporte en effet un risque d'une dualité croissante entre les espaces gagnants qui accentuent leur centralité, et les territoires en décrochages exposés à la déprise foncière et à la dégradation du lien social. Le déficit d'attractivité de l'habitat dans ces territoires est accentué par l'état de détérioration parfois extrême de l'air, du sol, de l'eau ». C'est toute la question de l'inégalité écologique qui est posée là en termes forts.

2.2 L'activité de prospective dans le cas de l'agglomération lilloise

La question du long terme dans le SDAU de Lille Métropole de 2001

La prospective, c'est deux aspects principaux: une culture, un état d'esprit, une attitude tournée vers l'accueil intellectuel vis à vis des enjeux du futur, et pas seulement de ceux qui nous sont donnés par l'actualité immédiate, ou par l'état d'esprit actuel, contemporain. Ensuite, c'est une méthode, un savoir faire, et parfois même une technique, dont les mots clés sont: la systémique, les scénarios exploratoires et normatifs, l'analyse morphologique, les techniques de créativité, le travail collectif...

Sur le premier point le SDAU de l'agglomération lilloise est incontestablement marqué par la présence de la culture de la prospective.

La stratégie et la prospective se confondent dans cette proposition: «la planification est stratégique lorsqu'elle prend en compte les changements du contexte économique et social comme une donnée impérative du monde en mouvement et qu'elle prévoit, dans le même temps, les moyens de faire face à ces changements. Le monde change plus vite que nous le percevons. La justesse de l'anticipation

donne des atouts pour l'avenir. La démarche du SDAU est précisément celle d'une prise en compte et d'une anticipation du changement, d'une transcription des objectifs et d'une définition des voies et moyens d'y parvenir.

Reste qu'un bon schéma est un schéma partagé, car il ne saurait y avoir, en démocratie, de grands desseins en dehors de la plus large adhésion aux objectifs et aux propositions". Sur le fond, la prospective est pleinement présente dans le concept de métropolisation, très présent dans le schéma: comment faire d'une grosse agglomération de province une métropole européenne, qui soit capable de rayonner sur l'espace européen, d'être présente sur le scène mondiale, de servir de phare pour l'ensemble de la région et de levier d'accès pour les grands réseaux de la mondialisation pour l'ensemble de la population de la région, et pas seulement de son agglomération centrale ?

L'enjeu est clairement posé, notamment dans l'introduction: l'émergence d'une métropole, enjeux et stratégie. "L'agglomération lilloise sera une métropole internationale, ou ne sera pas une métropole". Le défi est de taille, car cette agglomération d'un million d'habitants (l'arrondissement de Lille compte en 1999, 1.182.000 habitants), qui représente de l'ordre de deux millions d'habitants (1,9 million: 1,2 millions en France et 700.000 en Belgique), si on la considère comme une agglomération transfrontalière franco-belge, représente une entité de taille modeste par rapport aux hyper métropoles voisines, Londres et Paris, et sans même évoquer la capacité de rayonnement d'une petite métropole comme Bruxelles, en tant que capitale de l'Union Européenne, et capitale de ce qui reste encore de l'Etat Belge. Or l'effet tunnel, au sens de la métropolisation, peut jouer dans deux sens contraires: soit il fait disparaître le maillon intermédiaire, parce que les effets de seuils requis par la métropolisation ne sont pas atteints, notamment en terme de "hub », de rayonnement, de concentration de fonctions et d'emplois stratégiques (Lille tient en France une modeste 13^{ème} place en terme d'emplois de fonctions de commandement ou de direction), soit il tire le pôle parce qu'il devient un passage quasi-obligé pour un certain nombre de fonctions stratégiques.

Or, cet enjeu n'est pas gagné par avance, car l'agglomération lilloise est au moins autant la dernière métropole régionale "franco-française" avant la frontière, donc inscrite dans les logiques de pouvoirs propres à l'hexagone, qu'une métropole moyenne de la périphérie sud de la dorsale européenne Londres/Milan, et à ce titre, plus un lieu de passage qu'un pôle significatif. De plus, la structure économique dominante de la région, qui repose sur une forte dépendance externe, et qui est bien le résultat de la politique menée au cours des trente dernières années, et en cela comme sous-produit de la stratégie du Plan stratégique de 1971, représente une source de fragilité permanente, dont les mésaventures du site de Métaleurop dans le Bassin Minier d'Hénin-Carvin en 2003/2004 en constituent une illustration frappante et cruelle. Or, des activités en phase de développement comme l'industrie automobile, très présente dans la Région, ne sont nullement à l'abri de délocalisations brutales en cas de retournement de la conjoncture, à l'horizon 2010. Ainsi, l'enjeu, qui est posé dans le texte, mais, il faut bien le dire, sous une forme voilée, est bien un enjeu de stratégie et de prospective.

Or, si la prospective est présente dans le texte, elle ne l'est pas sous une forme tranchée comme si les auteurs hésitaient à exprimer pleinement la logique de leur pensée. Ainsi, par exemple, les quelques pages qui concernent cette question essentielle de la métropolisation, placées en début de texte, dans l'introduction, montrent que les auteurs ont conscience de l'enjeu. Or cette question n'est pas reprise par la suite, notamment dans le chapitre "bien positionner la métropole à la bonne échelle". En effet le discours, notamment le 1.1, "la dimension européenne et le territoire national", exprime des positions justes, par exemple sur la nouvelle donne des transports, la construction européenne (qui se limite d'ailleurs dans le texte à la notion de corridor nord-sud Europe nordique/Europe atlantique et méditerranéenne de l'autre, sans aborder la question de l'élargissement à l'est), la mondialisation et la localisation des activités économiques, qui accroissent l'importance de la qualité de la ressource humaine, de la qualité du cadre de vie, des services, de la dynamique du développement, par rapport à une approche classique de type concentration quantitative et statique des équipements.

Mais le texte n'évoque pas le coeur du sujet, qui est de savoir quelle est la nature des risques encourus si la métropole n'accède pas à un niveau supérieur dans l'armature urbaine européenne et le réseau des grandes villes européennes, et son envers, à savoir quelles sont les conditions pour que la métropole du nord atteigne effectivement ce seuil de métropolisation.

Le discours sur la qualité du positionnement géographique, et la chance de la situation de l'agglomération occupe une bonne place, mais beaucoup moins celui des risques de décrochage dans une Europe dans laquelle les positions acquises risquent de ne pas le rester longtemps si « la pression » n'est pas maintenue et renforcée sur la longue durée, dans un contexte marqué par une compétition croissante entre les métropoles pour atteindre plus vite que les autres ce seuil de présence au monde. *Dans un système dans lequel tous les éléments sont mobiles, il ne suffit pas d'être mobile pour tenir son rang, il faut être plus mobile que les autres, de façon à gagner des places.* Le signe de l'avancée n'est pas l'évolution en valeur absolue, mais l'évolution en valeur relative, ce qui est très différent.

Au sujet de la question de l'enjeu représenté par le caractère transfrontalier de l'agglomération, il est clairement affiché: "acquérir la dimension européenne, c'est faire fonctionner ce système urbain transfrontalier comme un ensemble et tirer parti de sa diversité. Cette ambition implique que les choix d'aménagement du territoire métropolitain répondent à des logiques qui dépassent les frontières. La mise en place de ces aménagements nécessitera la mise en place de solidarités transfrontalières adéquates". Notamment la création d'une structure spatiale franco-belge claire qui favorise l'intégration réciproque des territoires français et belges de la métropole, assure l'accessibilité de la métropole, et permette de redéfinir les fonctions urbaines en tenant compte de la nouvelle dimension transfrontalière".

Ainsi, ce SDAU sans doute n'est pas le dernier d'une lignée qui remonte aux travaux de planification des forts de Vauban au 17^{ème} siècle, mais le premier d'une lignée qui serait celle de la première agglomération totalement transfrontalière et européenne de cette importance, avec sans doute le couple des deux capitales Vienne pour l'Autriche et Bratislava pour la Slovaquie (bien que distantes de 40 kilomètres environ, ce qui n'est rien à l'échelle de deux capitales nationales).

Mais si l'enjeu transfrontalier est bien vu, nous ne sommes pas convaincus de l'idée que l'on en aurait tiré toutes les conséquences en terme de conception générale du projet. On raisonne plutôt en logique de complémentarité que d'intégration, la cartographie est muette sur les communes du territoire belge, il est faux de dire qu'il s'agit d'un projet intégré binational, ou bi-régional. La carte des transports en commun s'arrête à la frontière en 2006, et se prolonge par des flèches et des pointillés vers Mouscron en 2015. L'intégration "mentale" est peut-être faite, mais elle ne transparait pas vraiment dans ce document. Or, il est clair que passer d'une métropole de 1,2 millions d'habitants à une métropole de 1,9 millions d'habitants, cela permet de passer d'une "classe" de métropole européenne à une autre. Or le texte le sous-entend plus qu'il ne le montre. Faudra-t-il, à cause de cela refaire un nouveau SDAU dans cinq ans? De même, l'enjeu intra-régional de la métropolisation. La question est effleurée plus que traitée: *c'est le Schéma de l'aménagement de l'arrondissement de Lille, ce n'est pas celui d'un aménagement du territoire régional dans lequel le pôle de Lille serait la pièce majeure de l'ensemble régional*: le propos est plus implicite qu'explicite, y compris dans le chapitre sur les transports, "améliorer l'accessibilité et développer l'interactivité des modes de transport et de communication".

De bons analystes comme Didier Paris et Jean-François STENENS affirment bien qu'il ne faut pas opposer l'agglomération de Lille aux pôles secondaires régionaux, et que Lille ne "joue pas" contre les villes régionales, dont chacun reconnaît l'importance comme facteur majeur de structuration du territoire régional, *mais rien n'est dit sur les complémentarités entre la Métropole lilloise et les grandes agglomérations urbaines régionales.* Le « flou artistique » est complet. Or il ne suffit pas de dire que la question sera traitée dans le SRADT, car Lille à une "responsabilité" dans l'expression d'une logique de tête de réseau, par exemple dans le domaine universitaire, de recherche, sur le plan économique, des fonctions de tertiaire supérieur, ne serait-ce que parce que, si une telle analyse avait été faite, elle aurait sans doute entraîné un autre regard sur la métropole, et aurait sans doute eu des effets directs sur l'expression spatiale du Schéma.

Plus préoccupant, c'est le fait que la présence du discours de prospective, qui porte au premier chef sur le débat sur la question des grands enjeux du devenir de l'agglomération, est diffus dans le corps du texte, sans être ni systématique, ni structuré, de telle sorte qu'il conduise logiquement à un certain nombre de préconisations.

Ainsi la prospective, comme discours structuré, est absent du chapitre 2.3 sur l'économie, "renforcer les conditions et les moteurs du développement économique", du 2.4 sur l'agriculture "prendre en compte l'agriculture", du chapitre 2.5 "améliorer les grands équipements", du chapitre 3 "protéger et valoriser l'environnement", du chapitre 1 "Bien positionner la métropole à la bonne échelle", et de l'introduction "l'émergence d'une métropole: enjeux et stratégie". Par contre la prospective est présente de façon explicite dans le chapitre 2, "mieux vivre la ville dans sa dimension sociale et économique", sous-chapitre 2.1. "Possibilités et contraintes du contexte démographique", et dans le chapitre 4 « améliorer l'accessibilité et développer l'interactivité des modes de transport et de communication », sous-chapitre 4.2 "un nouveau scénario pour les déplacements en 2015". Pourquoi ces deux enjeux et pas les autres? Mystère.

En ce qui concerne la démographie, le texte évoque les tendances lourdes, baisse de la natalité, allongement de la durée de vie, diminution de la taille des ménages et diversification de la taille des ménages. Ensuite il y a un point 2.1.4 intitulé: "réflexion sur l'avenir: les évolutions probables". Dans ce point, un développement est effectué sous forme d'une alternative entre une tendance au fil de l'eau, sous forme d'une stabilisation de la croissance, basée sur l'extrapolation des tendances antérieures, soit: l'affaiblissement de la croissance naturelle, la stagnation du nombre des emplois et le maintien du solde migratoire négatif. Une alternative haute est présentée, basée sur un changement de sentier de développement, résultant de la nouvelle image de l'agglomération, *plus jeune* (l'affaire des Jeux Olympique de 2004, qui n'auront pas lieu à Lille, comme nous le savons, mais à Pékin, mais qui aura donné aux lillois le goût de la "bagarre" dans la cour des grands), *plus européenne*: Euralille et la gare de TGV Lille-Europe, la création de plusieurs pôles de recherche, tous baptisés Eura et quelque chose, comme s'il fallait se convaincre que l'Europe était le sésame inévitable de la nouvelle voie d'avenir de Lille, l'effet TGV, l'amélioration du cadre de vie... Dans ce contexte, la population s'accroîtrait très légèrement autour de 1.25 millions d'habitants en 2015, soit plus 70.000 sur quinze ans, soit environ 4.500 habitants par an. Mais cette hypothèse n'est pas discutée. L'implication pratique de ce jeu d'hypothèses est effectuée au point 2/2: "mieux loger tous les habitants de l'arrondissement". En cas de stabilisation, et compte tenu des tendances à la décohabitation, l'hypothèse est faite de plus de 3.500 ménages par an, ce qui se traduirait par un besoin de 56.000 logements supplémentaires par an, plus 15.000 logements à créer pour remplacer les éléments vétustes, dégradés ou très inconfortables du parc actuel, soit autour de 70.000 logements, soit 4.500 par an. Dans l'hypothèse "ambitieuse", il serait nécessaire de construire 72.000 logements par an pour répondre à une démographie plus expansive, et 19.000 logements pour compenser les disparitions de logements vétustes, soit environ 5.600 logements par an.

Quel est le constat qui s'impose? Il n'y a pas d'hypothèse très haute, ni d'hypothèse très basse. On n'imagine donc pas que la ville puisse se placer sur un trend de type Nantes ou Grenoble par exemple, alors que la Région, malgré ses pertes régulières de population par émigration, reste une région jeune, et qu'elle est manifestement entrée sur une trajectoire de développement soutenue: Euralille est saturé, dans quelques années le TVG ira à une vitesse de TGV dans les campagnes anglaises, la ville est belle, elle a du charme, elle est attirante et sympathique (la chaleur du peuple du nord) (cf Le Monde du 30 janvier 2003; "week-end "renaissance" à Lille, la métropole du Nord renoue avec son passé hanséatique"), l'autoroute des estuaires est ouverte (Le Monde du 28 janvier 2003 "de Dunkerque à l'Espagne, la route des estuaires est ouverte"), l'année de la culture en 2004 a été un immense succès, Lille a une vocation européenne évidente: la géographie place le Nord Pas-de-Calais comme une Porte européenne du Sud vers le Nord, et du Nord vers le Sud... Bref, un scénario "haut" n'est pas absurde du tout.

Or, le scénario nouvelle expansion centenaire n'est pas envisagé, comme si on avait honte d'envisager une nouvelle phase d'expansion de longue durée alors même que les blessures du passé sont encore

vives. On ne conçoit pas non plus que l'évolution des modes de vie puissent se traduire par une élévation du taux de fécondité au-delà du niveau du remplacement des générations (2,1 enfants par femme, contre 1,9 actuellement en France entière), dans une Région dont la culture familiale demeure favorable à une expansion démographique certaine, du moment que les conditions de vie s'améliorent...

Inversement, on ne semble pas non plus concevoir une aggravation du processus de diminution de la population. Or, il ne faut pas oublier que les restructurations industrielles peuvent continuer à produire leurs effets négatifs en terme d'emploi y compris dans certaines zones urbaines de l'agglomération lilloise, notamment à Roubaix et Tourcoing, où se trouve l'essentiel des entreprises de la branche confection textile, qui représente dans la région 27/28.000 salariés, environ 10% de la branche en France, notamment du fait de la fin des quotas européens depuis janvier 2005 et le torrent d'importation en provenance de la Chine qui en résulte depuis cette date. Or, courant 2002 plus de 400 postes ont été supprimés et 6/700 suppressions supplémentaires ont eu lieu en 2003. Or, nous savons qu'il existe un lien étroit entre le marché du travail et la logique des flux migratoires.

La poursuite de cette sorte de "descente aux enfers" du dernier quart de siècle, si elle doit logiquement s'atténuer, du fait même de la disparition de pans entiers des filières industrielles traditionnelles, pourrait provoquer un rebond de départ hors de la région. De même, si une crise de l'automobile survenait dans la décennie 2005/2015, ce qui n'est pas une hypothèse absurde compte tenu du degré élevé de maturité économique de cette activité, et d'une tendance forte au redéploiement des activités de production de la filière automobile vers l'Europe de l'est, l'absence de centres directionnels de ce secteur d'activité dans le Nord, tous ces facteurs pourraient générer des effets induits sur l'agglomération importants si la conjoncture économique mondiale devait rester sur une longue période morose, avec des taux de croissance du PIB des grands pays développés européens de l'ordre de 2%.

Ainsi, sans doute par peur de réveiller les plaies encore vives, tout se passe comme si on n'osait pas imaginer une nouvelle rechute, qui serait assurément catastrophique, mais aussi, en sens inverse, peut-être à cause d'une sur représentation des images du passé, les auteurs semblent avoir du mal à envisager l'idée d'un véritable retour de développement, comme ce territoire en a connu pendant longtemps, d'où une incapacité à envisager un éventail large de chemins du possible, et l'image d'un rapport « entre deux », un peu, si l'on ose l'expression, à l'eau tiède.

On a l'impression que l'idée d'une représentation contrastée du futur semble dépasser le champ de représentation des possibles des auteurs... Or, l'intérêt de ces représentations contrastées est de "durcir" le discours, de travailler davantage sur les risques, et d'envisager avec plus de forces de conviction les conditions à la fois psychologiques et opérationnelles de l'idée que le nord pourrait redevenir, comme il l'a été à l'époque hanséatique, l'un des grands foyers de développement de l'Europe : ce n'est pas avec des représentations de l'avenir ternes que l'on construit des lendemains forts.

Quant à la traduction spatiale de cette réflexion, le Schéma Directeur prend pour hypothèse unique un renversement de tendance, alors que la construction neuve s'est faite presque exclusivement en périphérie au cours des vingt dernières années et sur un mode très consommateur d'espace (la maisons individuelle) le Schéma propose une option résolument volontariste: "la volonté du schéma directeur est un renversement de tendance ». On peut se demander si au vu de l'expérience récente, ce volontarisme, louable sur le fond, n'est pas un peu trop optimiste. Il conviendrait de faire une prospective de faisabilité en aval de façon à se demander quelles sont les chances de pouvoir effectivement tenir cette hypothèse très volontariste, faute de quoi le doute risque de s'installer dans les esprits. Il propose une utilisation systématique du tissu urbain existant, de ses capacités encore importantes et une reconquête résidentielle fondée sur le renouvellement consistant du parc de logement dégradés... l'objectif est de réaliser les *deux tiers* de la construction dans le tissu urbain existant, sur des terrains non encore occupés, soit en utilisant des friches urbaines existantes ou à venir, soit en remplacement du parc de logements et des espaces urbains qui seront renouvelés.

Le texte ajoute, très justement, que “remettre sur le marché ces terrains implique de les rendre concurrentiels au niveau quantitatif et qualitatif par rapport à l’offre d’extension en périphérie, faute de quoi, une gestion restrictive du développement périphérique ne produirait que peu d’effets de relance en ville renouvelée et des tensions sur le prix du marché”. Mais il faudrait se poser la question des conditions pour rendre ces tissus urbains hérités de la période historique antérieure attractifs, alors qu’aujourd’hui encore il sont bien souvent plus répulsifs qu’attractifs, et d’une viabilité toute relative. De plus, il est proposé que le tiers des surfaces périphériques destinées aux extensions soit gelé jusqu’en 2008, en vue d’une gestion économe de l’espace. Pourquoi 2008, et pas 2015 au minimum, et pourquoi le tiers et non pas les deux tiers ou les trois quart ?

De plus il faut se poser la question de la limite géographique de ce que l’on entend par périphérie. En effet, les usagers ne raisonnent pas en terme de kilomètres, mais en terme de temps. Or il est souvent plus rapide d’aller à 25/30 km de Lille que de rester dans la proche banlieue du fait du système autoroutier. Or, ce rayon « absorbe » si l’on veut un type d’espace qui n’est pas celui de l’aire de proximité de l’agglomération de Lille, mais une partie de la campagne de la Flandre, le cœur de Flandre, ainsi qu’une partie du Bassin Minier au sud et à l’est. C’est donc une problématique toute différente qui est posée et qui met en cause des structures urbaines de configurations différentes, souvent fragilisées sur le plan social par les suites de la fermeture des mines. En tout état de cause, l’aire urbaine de Lille n’est plus l’aire pertinente de travail et de réflexion de prospective. Or, faute de la faire, on s’interdit de prendre les problèmes à la bonne échelle, on fait semblant de ne pas voir le fait que le problème s’est déplacé, et l’on a toutes les chances d’avoir « un train de retard » dans la détermination des enjeux. En fait, on passe insidieusement d’un problème d’aménagement urbain de la métropole lilloise à un problème d’aménagement général du territoire de la Région NPDC.

Revenons sur la question de la densité. Le document développe une conception de l’habitant qui repose sur les principes de diversité, d’accessibilité et de qualité, qui va dans le droit fil de la politique dite de la ville renouvelée. Cependant, on ne peut pas ne pas se poser des questions. Ainsi, pourquoi viser une répartition 2/3-1/3? Deux tiers dans l’urbain existant et un tiers sur les extensions périphériques? Pourquoi ne pas envisager l’idée d’une position plus radicale, sous forme d’une répartition 3/4-1/4? Trois-quart dans l’existant, et un quart en extension?

De plus, selon le taux de croissance de la population, ces taux n’ont pas la même signification. En hypothèse de croissance faible, un taux élevé d’implantations résidentielles dans l’existant paraît légitime car les mêmes équipements pourront absorber une part plus importante de logements supplémentaires, sans être obligés d’en créer d’autres, d’autant que les ressources risquent d’être insuffisantes pour couvrir à la fois les besoins de l’existant et des extensions. En cas de croissance forte, la pression sur l’espace périphérique risque d’être plus forte, et les opportunités également, car les équipements de la ville existante risquent d’être plus rapidement saturés. Mais aucune de ces hypothèses, pourtant simples (donc fondamentales), ne sont esquissées. Dans ces conditions, un lien est à faire entre degré de volontarisme et taux de croissance, ou la force de la pression sur des écosystèmes ruraux ou urbains fragiles ou dégradés. Au lieu de fixer des ratios de type 2/3- 1/3, d’ailleurs non discutés, est ce qu’il ne vaudrait pas mieux adopter une stratégie de taux en fonction du contexte et en fonction des objectifs plus généraux visés, notamment en terme de type de développement durable envisagés ?

Car le développement durable n’est pas une fin en soi, c’est un objectif général qui doit être affiné et approfondi selon la nature et le type de développement durable que l’on vise, et selon quel degré d’acceptabilité sociale et selon quel horizon temporel et selon quel lien entre les différents champs concernés, notamment entre la sphère du logement et la sphère du travail, qui reste, quoi qu’on en dise déterminante... D’autre part, il faut tenir compte d’un facteur sociétal. Aujourd’hui, ce ne sont pas les volontés collectives qui génèrent l’espace, c’est l’espace qui, en tant que résultat des processus sociétaux, donne des signaux aux acteurs, qui sont amenés à réguler, satisfaire les besoins là où ils apparaissent.

La capacité “d’encadrement” par l’acteur public est faible. Elle peut être perçue comme “idéologique” et se retourner contre ses auteurs, notamment lors de consultations électorales...

Dans tous les cas de figure, on peut se demander si la bonne démarche consiste à imposer un discours fort, mais pas forcément accepté par les citoyens-usagers, ou bien s’il ne vaut pas mieux, mettre “les cartes sur la table”, et “discuter”... Or, la prospective est un outil remarquable pour le débat public, car il laisse les options ouvertes. De toutes les manières, le véritable outil de la mise en place des processus, c’est la capacité à produire de l’espace collectif. Donc ce sont les moyens effectifs disponibles qui déterminent en dernière analyse la capacité à faire en sorte que le chemin de croissance effectif se rapproche du chemin de croissance désiré...

Dans le domaine des déplacements (“Un nouveau scénario pour les déplacements en 2015”), là encore, on perçoit une forte volonté d’inverser la tendance, de l’automobile vers les déplacements collectifs, l’objectif étant le doublement de la clientèle actuelle des transports en commun, soit un passage de 100 millions à 200 millions de déplacements collectifs en 2015, un taux de répartition qui ferait “tomber” la place de l’automobile de 60% de l’ensemble des déplacements en 1998 à 53%, les transports en commun remonteraient de 8 à 15%, les deux roues seraient plus ou moins stationnaires, de 3 à 4 %, les déplacements à pieds diminueraient, de 29% à 25 %, ce qui est plus contestable dans la logique d’un scénario “durable”. En tout état de cause, l’ambition globale est forte, car dans beaucoup de métropoles, l’objectif est seulement de contenir la croissance relative des déplacements automobiles, et non pas de la réduire. Mais, est-ce que la croissance résidentielle périphérique d’un tiers du total (en nombre de logements) qui est programmée, même si elle est nettement inférieure à la tendance “spontanée”, qui pourrait être l’inverse (un tiers en existant et deux tiers en extension), est bien compatible avec une diminution nette de la part relative des déplacements automobiles, alors que l’on sait bien que c’est ce tiers là qui génère le maximum de flux de déplacements par l’automobile ? On émet un doute sérieux sur le bien-fondé de cet objectif eu égard à une certaine permissivité du projet en matière de croissance périphérique, en dépit du fait que le texte dise le contraire.

Ainsi, le bilan qu’inspire la lecture du schéma est celui d’une prise en considération en demi-teinte du discours de la prospective, tant dans son volet cognitif que dans son volet participatif.

2.3. Le lien entre prospective et développement durable dans l’agglomération lilloise

La réalisation du SDAU de Lille est le résultat d’un processus de longue haleine, puisque son origine remonte à 1993. Après les péripéties qui ont suivi sa remise en cause par des associations de défense de l’environnement, et une reprise du projet de SDAU, son adoption définitive date de décembre 2002, soit près d’une dizaine d’années, durée qui, en soit, n’a rien d’extraordinaire. Mais, dix ans, c’est, dans le contexte actuel, une longue période, car les processus d’urbanisation vont vite. Le risque, c’est que le SDAU arrive, si l’on ose dire, après la bataille, alors que des processus irréversibles se sont déroulés pendant cette courte et longue période en même temps.

Mais inversement, l’avantage de ce temps de mûrissement, c’est que des visions nouvelles, des conceptions peuvent évoluer, de sorte que le document, in fine, peut porter la trace d’un affermissement de la pensée, notamment du fait même des problèmes qu’il a connus pour son élaboration, basée sur une approche non linéaire de la prise de conscience des enjeux.

A cet égard, le SDAU tel qu’il a été approuvé porte indirectement la marque de ces évolutions successives de la perception de ce qu’il convient de faire pour assurer, dans les meilleures conditions possible de maîtrise des enjeux, son développement à l’horizon choisi soit 2015.

A ce sujet, on peut dire, concernant la question du développement durable, que la version datée de 2000 avait déjà un fort marquage de développement durable. On le perçoit clairement à travers une conception visant à renforcer la dynamique de développement de l’agglomération sans accepter les

facilités de l'urbanisation périphérique à tout crin, en donnant la plus grande importance à la thématique de la ville renouvelée, à la qualité du cadre de vie, et de l'environnement. La problématique du développement durable, bien que non affichée comme telle, était déjà omniprésente dans le texte de 2001. Or, le paradoxe, c'est qu'il a, à l'époque, été « recalé » sur un problème environnemental, l'affaire des champs captant au sujet d'un projet de radiale qui risquait de mettre en danger cette ressource rare et fragile. En fait, si l'on reprend la formule selon laquelle « le diable se niche dans les détails », les auteurs du rapport de 2001 n'ont probablement pas été jusqu'au bout de la logique du développement durable, qui se doit de couvrir un spectre élargi de problématiques inter-reliées entre elles selon une approche systémique pour atteindre un seuil de crédibilité élevé. Autrement dit, l'intention était certainement claire, mettre en pratique une conception conforme à la philosophie du développement durable, mais par défaut d'analyse systémique, des facteurs ou des éléments du problème ont échappé à la vigilance des concepteurs du SDAU, de sorte que c'est finalement l'ensemble qui s'est trouvé en situation de blocage.

Le nouveau texte est à cet égard intéressant, car sans rien changer sur le fond, la cohérence systémique de l'ensemble en fonction d'une grille d'analyse compatible avec les principes du développement durable est renforcée de manière claire. La comparaison des deux textes montre en filigrane un affichage plus fort, et une recherche en pertinence durable et soutenable dans différents points « sensibles », comme la question des risques technologiques (AZF est passé par là), sur les risques naturels, notamment liées aux inondations (les grandes inondations de la Somme y sont peut-être pour quelque chose), et bien entendu, la question de la ressource en eau, qui prend la forme d'un paragraphe qui a été rajouté au début du sous-chapitre « gérer les ressources pour préserver l'avenir » (page 104 de la version de 2003, qui ne figurait pas dans la version de 2001, à la page 100), paragraphe qui insiste sur « trois points essentiels : face à des ressources fragiles, il faut prendre des mesures de protection et de restauration partout où c'est technologiquement possible, il faut avoir l'ambition de réduire encore la consommation, les pertes dans le réseau et mieux utiliser l'eau industrielle, malgré ces indispensables efforts à moyen et long terme, la métropole sera vraisemblablement dans l'obligation de trouver des ressources d'appoint en dehors de son territoire. Il s'agit, à partir de là, de bien mesurer les efforts à réaliser et d'adopter une stratégie « eau » à long terme. »

Bien que la question de la pollution en eau par les usages agricoles ne soit pas mentionnée dans ce paragraphe, alors que les analyses montrent qu'il y a, à ce sujet, de sérieux problèmes dans cette région d'agriculture intensive, qui risquent de poser des problèmes dans la recherche de nouvelles ressources en eau en dehors, justement, du territoire du SDAU, et bien qu'il n'y ait pas, à ce jour de SAGE mis en chantier sur le bassin hydrographique situé en amont de l'agglomération de Lille, alors que c'est le cas partout ailleurs en NPDC (CF carte d'avancement des SAGE et des contrats de rivière dans le bassin Artois-Picardie de 2004, source DIREN), malgré ces questions, la prise en considération de la question de l'eau a manifestement grimpé d'un point dans le cadre du SDAU 2003.

Cependant, ce qui nous paraît plus préoccupant est un facteur qui rejoint la question de l'urbanisation périphérique. Question qui ne se limite pas, comme par enchantement, aux limites officielles du SDAU. C'est en fait toute une vaste zone qui intègre une partie du bassin Minier qui est impliquée dans ce processus, ainsi que toute la zone située à l'ouest de l'agglomération Lilloise, le cœur de Flandre, et, de l'autre côté vers l'est un vaste espace qui s'étend jusqu'au valenciennois. Or cette question n'est pas traitée dans le texte approuvé, pas plus qu'elle ne l'était dans le texte antérieur. C'est ainsi que dans le chapitre 5 sur les principes généraux du parti d'aménagement, point 5.2 « renforcer les axes urbains majeurs, et le 5.3, s'appuyer sur la diversité de la trame urbaine et sur les pôles urbains périphériques, et le 5.4 « structurer l'espace par des sites à forte potentialité de développement », cette question n'est pas abordée. Les cartes d'ailleurs, sur le développement économique, page 180, et sur l'accessibilité à l'horizon 2015 (Page 184), n'évoquent pas cette question. Le discours se limite au périmètre du SDAU, alors même par exemple, que la plate-forme DELTA 3, qui est le produit direct d'une volonté de développement économique de l'agglomération lilloise, se trouve à l'extérieur du périmètre, et localisé sur la carte dans un coin en bas à gauche,

comme si elle ne concernait pas l'agglomération lilloise, ni ses extensions vers le sud, notamment l'arrondissement de Lens-Liévin.

Ainsi, tout se passe comme si, du fait d'un découpage à priori, on ne voyait pas l'émergence d'un phénomène d'une très grande importance par les implications urbanistiques qui vont inévitablement en résulter. D'ailleurs, il suffit, pour se convaincre de l'existence d'un sérieux problème, de regarder la carte du recensement de la circulation dans l'Atlas du développement durable, page 90, pour se rendre compte de l'existence d'un problème « latent » : les trafics routiers journaliers en direction de Lens sont de 60.000 véhicules/jour soit à peine moins que pour la proche banlieue.

De même, le « profil » INSEE sur « la mobilité résidentielle et territoires 1990/1999 » de mai 2003, page 12, fait clairement ressortir l'ampleur des flux migratoires résidentiels entre l'agglomération de Lille et les unités urbaines périphériques, à savoir, du valenciennois à l'est jusqu'à l'Artois à l'ouest en passant par le sud (Lens-Liévin, le Douaisis).

Ainsi, le déficit migratoire du Pévèle-Mélantois au sud, proche de l'agglomération lilloise, mais extérieur à celle-ci, est entre 1990 et 1999, de 8378 arrivées (sur l'agglomération lilloise) pour 15.278 départs en direction de ce territoire. Le Pévèle-Scarpe, en direction de Valenciennes : 1480 départs contre 4134 arrivées. Vers le Valenciennois, il est de 1480 arrivées pour 4143 départs. Sur l'Artois, il est de 5226 entrées pour 6099 départs.

Sur le Douaisis, il est de 5105 entrées pour 5329 départs. Seul Lens-Liévin inverse, avec 7.039 départs pour 6.090 arrivées, le Sambre-Avesnois, 5.936 départs pour 4967 arrivées. Au total, il est de 41.906 départs résidentiels vers l'extérieur contre 33.364 arrivées, soit un solde négatif de 8.542. Pour une arrivée il y a 1,8 départ. Bien que l'échange soit plus équilibré entre le bassin Minier et l'agglomération de Lille, la tendance dominante est là, et l'on a tout lieu de penser qu'elle s'accélère.

Par ailleurs, c'est la nature et le profil des ménages entrants et sortants qui ne sont pas les mêmes. Alors que les ménages entrants sont des petits ménages, souvent des personnes seules, les sortants sont des ménages pluri-actifs. Citons l'INSEE :

« Quand l'analyse porte sur les seuls actifs, le déficit avec les espaces périurbains s'accroît en valeur relative, attestant que dans ce type d'espace s'installe des ménages ou des familles comportant plusieurs actifs ». Le taux d'activité féminine est effectivement élevé dans les espaces périphériques. Le déficit concerne toutes les catégories sociales.

Les actifs ayant un emploi sont très nombreux à partir vers le territoire périurbain, pris dans son ensemble. C'est avec la catégorie « cadres professions intellectuelles supérieures » que le déficit est le plus élevé. Les cadres de Lille métropole sont nombreux à s'installer en zone périphérique, (1.925) mais peu d'actifs de cette catégorie effectuent un parcours inverse (660). De fait, le taux de migration nette est fortement négatif, respectivement de -23/1.000 avec Pévèle-Mantouais, et 624 pour mille avec Pévèle-Scarpe.

Par ailleurs, les classes moyennes (professions intermédiaires, employés de la nomenclature des CSP) quittent volontiers la ville pour s'installer massivement en territoire périurbain. Le déséquilibre entre les entrées et les sorties est cependant plus faible que pour les cadres. 5.792 personnes ont quitté Lille Métropole pour s'installer dans deux territoires périurbains et seulement 3.157 ont réalisé le parcours inverse. Quand à la catégorie des ouvriers, l'échange migratoire est proche de l'équilibre, les entrées d'ouvriers dans Lille métropole n'étant que légèrement inférieures aux sorties, 983 contre 1.281.

Ainsi, ce sont les catégories sociales de type cadre et professions libérales qui ont la plus forte propension à l'émigration, suivi des catégories intermédiaires, ce qui traduit simplement le fait que plus les ménages ont des ressources et plus ils peuvent traduire en acte les velléités de déplacements résidentiels. De plus, ce que de nombreuses analyses France entière confirment, c'est que ce sont les ménages dont les revenus sont les plus élevés qui initient le mouvement de délocalisation vers des périphéries plus ou moins lointaines, suivi quelques années plus tard par les couches moyennes.

Les stratégies de localisation ne sont pas les mêmes, les cadres ayant tendance à « dénicher » des maisons caractérisées par leur qualité d'insertion dans des sites de grande valeur écologique, à un moment où les niveaux de prix sont encore relativement faibles, car marqués par le marché foncier qui correspond à la situation antérieure, à savoir la difficulté d'accès et la ruralité ambiante.

Mais l'installation progressive de ces ménages à forte capacité d'autodétermination dans les choix de localisation résidentielle est suivie par une couche sociale moins fortunée, dont les niveaux de solvabilité sont très inférieurs, alors même que les prix du foncier montent du fait de l'installation de la première génération de ménages.

Leur marge de manœuvre est donc bien plus réduite, et elle dépendent largement de la capacité des intermédiaires immobiliers à commercialiser des sols accessibles pour des catégories intermédiaires, en général dans des lotissements, ce qui implique naturellement une stratégie communale en adéquation avec cette pratique, elle-même rendue possible par des modifications de POS opportunément effectuées en fonction de telle ou telle perspective de gain collectif en terme de taxes foncières et de création d'équipements collectifs, justement rendus possible par de telles implantations en masse.

C'est ainsi qu'en une petite dizaine d'années, un espace rural se transforme en espace rural à fort marquage urbain, avant de basculer dans la catégorie des aires urbaines, ce que la carte de l'Atlas du développement durable (qu'il faudrait dans ce cas appeler du développement non durable) de la page 91, qui montre clairement l'extension du phénomène des aires urbaines, jusqu'à devenir jointives sur un vaste territoire allant de l'ouest à l'est de l'agglomération de Lille sur un rayon d'une centaine de kilomètres.

Voilà qui démontre amplement que lorsque l'on se donne une assiette spatiale d'analyse qui ne correspond pas à la réalité des phénomènes de société, on prend le risque d'avoir systématiquement un train de retard par rapport à la réalité des choses. On prend, de ce fait, le risque d'échouer dans son intention de base, le développement durable, alors même que l'on affiche l'intention inverse.

3. Une expérience de prospective participative dans le contexte de la mise en œuvre opérationnelle des principes du développement durable

Un atelier de prospective a fonctionné sur quatre journées, les 23 novembre 2005, 13 décembre, 18 janvier 2006 et 3 mars dans le cadre d'une étude portant sur la **question de la maîtrise de la gestion des flux**, réalisée par un Cabinet lié au Gaz de France, Auxilia. Notre intervention visait à donner une dimension long terme à cette étude, dont le principe a été déterminé avant notre intervention. Le fait que nous soyons intervenu une fois que le cadre général a été fixé, et non pas dans le projet initial, signifie que le long terme n'avait pas été pris en considération dans la conceptualisation du projet. La prospective est venue se surajouter à un dispositif qui existait déjà. Malgré cette situation inconfortable, puisque les membres du groupe de travail ne s'attendaient pas à ce qui apparaît comme une « pièce rapportée », le groupe d'étude a correctement fonctionné.

Eléments de méthode

Les questions clés suivantes ont joué le rôle de fil conducteur:

- D'où venons nous ? Les Effets d'inertie, présence du passé, quels sont les points qui pèsent encore ?*
- Qui sommes-nous ? Quelle identité du territoire, c'est le moi collectif. Question de l'image*
- Que peut-il advenir ? Approche exploratoire. Dérouler le fil de la vision collective du territoire. Que peut-il advenir en 2020 ? La construction de gros équipements c'est 10/15 ans c'est pas si loin tout compte fait. L'exploration est empirique.*

-*Que voulons-nous ?* La prospective c'est un détour pour produire de la décision. Scénario volontaire, normatifs, finalisé (question du vouloir collectif).

-*Que pouvons-nous faire ?* Qu'est-ce qui peut être fait effectivement en fonction des orientations stratégiques choisies ?

Dans les comptes-rendus de séance, les noms des intervenants sont indiqués. Nous ne les reprenons pas dans la synthèse générale à l'exception des positions des experts invités lors de la première séance.

3.1. La stratégie du développement durable de la Ville de Lille

La cohérence **entre politiques sectorielles**. La ville de Lille a signé son Agenda 21 local afin de trouver les conditions d'un bon niveau de cohérences dans les politiques de développement durable entre les partenaires locaux, régionaux et nationaux. Elle vise également à développer une culture interne dans cette direction.

-*L'eau*. Lille mène des campagnes thématiques importantes comme la gestion de l'eau. Il s'agit notamment de contribuer à :

- ◆ Assurer l'accès à tous de l'eau en 2015
- ◆ Restaurer la qualité des sources

-*L'énergie*. La Ville essaie de définir un référentiel pour réduire les consommations d'énergie, notamment dans le cadre d'une thématique importante, le renouvellement urbain en s'appuyant sur les expériences menées actuellement en Europe.

- *Le renouvellement urbain*. Les opérations de renouvellement urbain doivent être l'occasion d'intégrer des critères de développement durable.

- *La ville comme écosystème*, thème qui entre dans le cadre de la campagne : « Lille ville nature », basée sur le principe selon lequel la ville est un écosystème. Il s'agit de ne pas se limiter aux espaces verts, il s'agit de comprendre les interactions entre les acteurs et les flux de ressources. Cette campagne considèrera la qualité de l'air, des sols...

- *La réduction des déchets à la source, l'habitat durable* : lieu de nouvelles pratiques dans l'habitat et de construction d'habitat.

- *La ville compacte*. La LCMU intègre cette question dans son PLU (2/3 des logements dans les villes et 1/3 en périphérie).

La prise en considération du long terme

Danielle Poliautre, maire adjointe à l'environnement :

« **Nous nous différencions des pratiques habituelles, dont la logique se situe plutôt dans la dictature de l'urgence** » qui s'impose avant toute réflexion stratégique.

« **Nous pensons la ville de demain et, pour cette raison, nous faisons de la prospective, pour refaire la ville afin qu'elle soit durable autant pour les habitants actuels que pour les générations à venir** ».

« La ville de Lille a déjà une stratégie, les ateliers de prospective sont là pour enrichir cette stratégie ». Ainsi, la prospective n'est pas destinée à construire une stratégie du développement durable, mais à « enrichir » celle-ci.

3.2. Synthèse de l'atelier prospective/développement durable dans le cadre de la ville de Lille, sur la question de la dynamique urbaine et des risques d'étalement urbain

1) Eléments de situation et tendances à court terme

1.1 Le contexte métropolitain européen de l'agglomération lilloise

Quatre spécificités en comparaison d'autres métropoles européennes selon JF Stevens :

C'est une métropole au cœur d'une région urbaine à la différence des autres régions en France (87% de la population est urbaine). C'est une zone urbaine agglomérée dans un espace régional lui-même très urbanisé et dense.

C'est la région de « l'heure de déplacement », critère géographique de référence.

Limite culturelle par rapport à cette heure de déplacement : pourquoi accepte-t-on de faire une heure de trajet pour aller à Paris et une demi-heure de métro pour aller à un rendez-vous ? Alors que l'on refuse d'aller à Arras ou à Maubeuge pour la même raison...

C'est une métropole composée de villes moyennes. Lille est une ville moyenne entourée de villes très proches de taille moyenne, qui possèdent des centres ville, qui sont dotées de services, etc. La métropole lilloise est composée de villes autonomes les unes par rapport aux autres, et fortement reliées entre elles. Lille est à 15km du centre de Roubaix et de Tourcoing.

Pourquoi est-ce que cette distance pose un problème en terme de déplacement alors que, en comparaison, le noyau de la métropole lyonnaise est aussi de 15 km et ne représente pas un frein pour le déplacement des Lyonnais ?

C'est une métropole marquée par une forte mixité sociale. « Il y a du riche et du pauvre un peu partout ».

Pas de discrimination territoriale aussi marquée qu'ailleurs (les personnes démunies ne sont pas forcément en périphérie).

C'est une métropole ayant une forte composante rurale à l'intérieur de son propre territoire.

C'est la seule communauté urbaine de France avec autant d'activités agricoles : 40 000 ha de terres agricoles au sein de la métropole (blé, maraîchage, betterave).

1.2. Les tendances démographiques. L'agglomération lilloise dans le contexte régional

Les informations communiquées par l'INSEE sur le recensement national, dont celui sur le Nord Pas de Calais, permet de faire le lien entre l'évolution de l'agglomération lilloise et le cadre régional, l'ensemble étant resitué dans le cadre national.

La population régionale est quasiment stationnaire de 1999 à 2004 : (de 4.028.000 à 4.032.000 millions d'habitants : +4.00% (+0,15% par an, France : +0,62% an, Languedoc-Roussillon, +1,4%, PACA 0,87%). Pour donner un sens à ces chiffres : la région PACA, 4,743 millions d'habitants a

gagnée depuis 1999, 240.000 habitants soit 40.000 habitants par an, soit dix fois plus que la région NPDC... Mais le solde ne permet pas de comprendre les facteurs clés de cette situation. En effet, il existe un solde démographique naturel de plus de 20 000 habitants, alors que le solde migratoire est de 15 000 habitants. Les « gens du nord » sont toujours « natalistes » (+0,5 % par an), mais le solde migratoire très négatif (comme sur l'ensemble des régions de l'arc nord-est du pays) explique ce résultat. Il serait trop facile d'invoquer le climat pour expliquer cette tendance au départ vers d'autres régions. Le facteur principal est sans doute à chercher dans le marché du travail et l'incapacité du système économique nordiste à offrir des conditions de travail acceptable et en nombre suffisant à sa population active, notamment les jeunes. Or la question du marché du travail ne dépend pas uniquement du marché au sens privé du terme. Il dépend largement de la capacité des acteurs collectifs (publics, mais aussi privés à travers ce que l'on désigne par le terme d'acteurs économiques) à créer les conditions d'une dynamique suffisante pour absorber les flux de demande de travail, ce qui renvoie l'expression de politiques publiques adéquates. L'effritement de la population régionale est ainsi un enjeu collectif majeur. La question du Développement Durable doit être pensée dans cette région par rapport à la question du développement tout court...

Dans ce contexte sur les treize principales villes régionales, six perdent de la population, dont, dans l'agglomération lilloise, Tourcoing (-0,38%). Roubaix est stationnaire (+0,05%).

La Ville de Lille par contre connaît une augmentation significative (+1,19%) et atteint 226.825 habitants, (+14 000 habitants), ce qui peut se comprendre comme un effet d'attraction de la capitale régionale sur l'espace régional. Mais le fait que deux villes importantes de l'aire urbaine lilloise, Roubaix, 97.223 habitants, et Tourcoing, 91.596 habitants, continuent de perdre des habitants interroge sur la capacité de la métropole à générer du développement dans des conditions satisfaisantes (total aggloméré : 415.644 habitants). Il est clair que l'on voit ici le poids de l'histoire, notamment de la spécialisation industrielle de l'agglomération, qui continue à peser lourdement sur l'avenir de l'aire urbaine lilloise.

Questions-clés n°1 : croissance démographique et densité de Lille-ville.

Le développement démographique de Lille : plus de 14 000 habitants en plus à Lille en 2005 par rapport à 1999 pose des problèmes de gestion de l'augmentation de la densité, et donc d'équipements collectifs, ainsi que d'augmentation du prix du foncier, qui est plus rare donc plus cher, ce qui a pour effet des risques d'éviction des catégories les plus fragiles. Ce qui pose à son tour la question de l'équilibre social, menacé par la tendance à la concentration des ménages les plus solvables.

Question-clé n°2 : Effets pervers de l'augmentation de la population à Lille-ville

La question de la redistribution des richesses est un enjeu spatial essentiel. Les couches moyennes quittent la ville. En terme de ressource fiscale, c'est une ressource qui échappe à la ville. Et en terme de ségrégation sociale, cela renforce les mécanismes de ségrégation qui minent la capacité de cohésion de la société civile.

Tout ce qui est fait aujourd'hui pour l'amélioration qualitative de la ville a pour conséquence la hausse du prix du foncier d'où l'enjeu de construire du logement social en centre urbain. La mixité est la grande question. Il y a des limites fortes à la mixité sociale.

Sur le plan de l'aménagement de l'espace, il faudrait développer des politiques qui rendent plus facile un principe de transversalité des politiques publiques locales. Il faudrait des structures qui rendent possible une meilleure coordination locale entre les politiques sectorielles.

Point-clé n°3. Le taux d'emploi de Lille-ville est faible.

Il y a une forte densité d'emplois sur Lille, mais ce ne sont pas forcément les lillois qui en profitent.

Inversement les lillois travaillent de plus en plus à l'extérieur de Lille, 40% des actifs seulement de Lille travaillent à Lille. Quelle est la capacité des lillois à garder leurs actifs sur Lille ? Lille joue le rôle de pôle d'emploi pour l'ensemble de l'aire urbaine, ce qui entraîne inversement une dépendance des autres territoires à son égard. Cette situation, qui est à l'origine d'une part majeure des déplacements n'est pas conforme aux principes du développement durable. Elle est à l'origine d'une multiplication des flux de déplacement pendulaire et d'un engorgement automobile permanent dans la ville centre. Comment inverser la tendance ? Est-il possible de s'appuyer sur la structure polynucléaire de l'agglomération pour changer la donne ?

1.3. La question de la mobilité et des déplacements dans le contexte de l'aire urbaine

Du fait de la structure multipolaire de l'aire urbaine de Lille et de sa diffusion progressive vers les autres pôles urbains proches, l'aire urbaine de Lille tend à se rapprocher des aires urbaines de Douai/Lens, Valenciennes/Saint-Amant et Armentières/Hazebrouck. L'aire urbaine de Lille s'assimile de plus en plus à une région urbaine avec des écarts de densité important : aire de Lille 1.800 hab/km², autres bassins d'emplois : 800 hab/km².

Point clé n°1 : Les flux de migrations quotidiennes s'amplifient. La tendance est orientée vers la hausse

On constate que le poids des flux de mobilité urbaine entrants et sortants sur l'agglomération lilloise s'accroît sans cesse, car les migrations alternantes sont de plus en plus fortes et sur des distances de plus en plus longues.

Il existe un lien entre la localisation des emplois et les mouvements pendulaires de la population. 86 000 actifs/jours entrent à Lille pour travailler (+ 20%). 36 000 actifs sortent de Lille pour travailler (+ 65%). Il existe de forts échanges entre les villes de l'aire urbaine lilloise. Les actifs résidents à Lille vont travailler sur les bassins d'emploi voisins. Les liens Lille/Villeneuve d'Ascq sont plus forts que les liens Lille vers Roubaix/Tourcoing. Quant aux tendances des modes de transport dans la CUDL par rapport à d'autres métropoles, on constate que la voiture est le mode majoritaire, et représente un poids relatif supérieur à celui de Lyon et Marseille, au détriment de ces deux métropoles.

Point-clé n°2. Les migrations résidentielles. De 1990 à 1999, on a constaté un déficit migratoire de 41.000 personnes, qui a été particulièrement élevé dans les classes d'âge jeunes (30 ans et plus) en faveur des zones périurbaines.

L'attractivité de la population s'exerce jusqu'en Picardie. Depuis 10 ans, un tiers des habitants sont de nouveaux arrivants à Lille et Lille Est.

Actuellement ce flux migratoire vers l'extérieur a tendance à diminuer, tout en persistant. Il convient de gérer les conséquences de phénomènes qui ont connu une forte accélération dans les années 90.

Points clés n°3. Les ménages concernés par les changements de lieu de résidence sont pour plus du tiers composés de ménages à faibles revenus.

Le 1/3 des habitants qui va s'installer à l'extérieur de l'agglomération a des revenus modestes.

On observe un chassé croisé entre les arrivants sur le territoire de la CUDL et des habitants de la communauté urbaine qui vont s'installer sur une 4^{ème} couronne. En ce qui concerne les « départs » : quels processus de précarisation en résulte en cas de problème d'emploi de ces ménages qui ont des taux de dépenses fixes élevés, tant du fait du volume des remboursements bancaires que du montant des dépenses induites (dépenses d'entretien du parc automobile des ménages, coût annuel moyen du

carburant, (qui tend à dépasser le coût des dépenses alimentaires des ménages) coût d'entretien des pavillons...

Point-clé n°4. Le taux de motorisation des ménages d'accroît

Le PDU fait état d'une tendance au doublement du nombre de véhicules sur Lille d'ici 2015. L'augmentation du niveau de vie et l'organisation de l'espace se traduisent par une augmentation du nombre de voitures par ménage et non pas par une augmentation des transports en commun en décalage par rapport à l'évolution des déplacements individuels. Il existe un document relatif à la mobilité résidentielle et l'évolution des territoires entre 1990 et 1999. Comment inverser cette tendance d'équipement en voiture ?

Point-clé n°5. Continuité physique et discontinuité en terme de bassin d'emploi. Impact sur les déplacements

Il y a de plus en plus une continuité physique entre zones d'emplois (le bâti) y compris sur des zones assez éloignées de l'agglomération lilloise, notamment entre certains espaces du bassin minier et l'agglomération. Cependant une partie des mouvements pendulaires ne va pas dans le sens Lille/périphérie, mais dans le sens centre des différents bassins d'emplois/périphérie. Comment renforcer les mouvements des bassins périphériques de façon à réduire les mouvements pendulaires entre les centres de l'agglomération et sa périphérie ?

Cependant, il existe une autre catégorie de déplacements, non pendulaires, liés à des pratiques sociales de plus en plus individualisées. La tendance est de faire du « zapping spatio-fonctionnel ». Telle fonction, tel lieu, tel type de déplacement domicile-fonction, et inversement une évasion croissante hors espace de vie quotidienne immédiate. La part de ces déplacements dans l'ensemble des déplacements va en s'accroissant, liés aux aspirations des ménages, à la faiblesse des équipements locaux des espaces périphériques et à la complexification des modes de vie familiaux, basés sur des logiques temporelles spécifiques par membre de chaque ménage, entre le couple et les enfants.

Point-clé n°6. Mobilité et Plan de déplacement des entreprises

La question de la mobilité et des plans de déplacement des entreprises : les gens habitent plus loin de leur lieu de travail qu'auparavant. Les transports individuels prennent une place croissante à mesure que l'espace résidentiel est plus diffus et plus éloigné des lieux de travail, eux-mêmes de plus en plus diffus sur l'ensemble de l'aire urbaine, ce qui réduit d'autant l'efficacité des transports en commun, qui impliquent au contraire une certaine concentration autour des axes de transport. Le co-voiturage pourrait être une réponse partielle, mais réelle à ce problème

Point-clé n°7. Mobilité et parti d'aménagement

La mobilité est largement la conséquence du parti d'aménagement à l'échelle de l'aire urbaine lilloise, notamment en ce qui concerne l'étalement urbain. Le principe actuel est le suivant : 1/3 des constructions prévues dans les dix années à venir se feront hors de l'urbain existant, et 2/3 à l'intérieur des périmètres existants. Or ce ratio n'est pas un ratio volontariste, il reflète la situation du marché. Est-il possible de passer des 2/3 aux 3/4 au sein de l'espace existant, et d'un tiers au quart des espaces périphériques ?

Point-clé n°8. Ville compacte et transports doux

La localisation de l'habitat doit prendre en compte les transports doux (vélo, circuit à pied, etc.), en lien avec des économies de charge (chauffage, eau, etc.) dans le neuf et dans l'ancien, ce qui pose la question de la densité, et la thématique de la ville compacte. Il faut recréer du lien entre les quartiers et ne pas faire de la voiture le seul moyen de transport et le seul lien entre les différents espaces de vie.

Point-clé n°9. Les anticipations des relations habitats travail.

Il convient de ne pas poser cette question à posteriori, une fois que les opérations sont faites. Inversement il convient d'anticiper les flux de transports, ne pas se poser la question uniquement lorsque les salariés ont déjà organisé leur mode de transport entre le domicile et le lieu de travail. La place de la mobilité est très importante, dès l'étape de la décision, de création d'un quartier. Quand on envisage de créer un nouveau quartier il faut se poser la question en amont : comment on va y parvenir? Les transports collectifs font partie de la problématique de la vie de quartier. Les transports publics sont un vecteur de lien social.

2 Tendances émergentes entre société et processus d'urbanisation. Propos et prises de position des membres de l'atelier et implications à long terme sur la problématique du développement durable

1) Société-démographie

Sur la base de différentes enquêtes réalisées récemment auprès d'un public de jeunes, il apparaît que les jeunes sont très attachés à leur région. Ils ont leurs racines, un mode de vie légèrement différent du mode générique national, c'est-à-dire, plus orienté vers un esprit de solidarités familiale et intergénérationnelle. Ils sont attachés à leurs racines du nord. Mais s'ils doivent quitter leur commune de résidence familiale, voire leur région, ils le feront sans hésiter.

Ils souhaitent travailler à plein temps, n'ont pas de grandes ambitions salariales, mais tiennent à la stabilité de l'emploi. Ne sont pas attirés par le travail en usine, le statut d'ouvrier véhicule une mauvaise image, veulent travailler dans les métiers du tertiaire. Ils considèrent que le travail passe après la vie de famille. La famille d'abord comme creuset de la vie sociale. Leur désir de stabilité, conforté par l'idée d'avoir un « métier » est un souhait partagé, bien qu'ils se doutent que la stabilité est un leurre.

Ils veulent apporter une contribution à la vie économique et sociale de leur région, mais reconnaissent que la concurrence par rapport à un nombre réduit de postes risque d'avoir des effets de mise à l'écart d'une partie d'entre eux.

D'où l'aspiration à faire des études comme garantie de stabilité et d'insertion professionnelle. Mais les études sont perçues comme le parcours possible d'une partie seulement des jeunes, en faveur soit des plus fortunés, soit de ceux dont le parents leur donne les meilleures conditions pour accéder aux études, d'où un sentiment d'inégalité des chances.

2) Consommation et société

C'est la capacité des usagers à consommer qui structure la société, bien davantage que leur choix en tant que citoyens. Le constat général est l'affaiblissement des organisations collectives, dans le travail (les syndicats) comme dans la vie hors travail. L'individualisation des comportements est la règle, le phénomène NIMBY en est l'illustration. Les Agendas 21 qui visent à redonner au citoyen toute sa place dans l'organisation de la vie quotidienne doivent aller à contre tendance par rapport à une tendance lourde, ultra dominante, qui risque de ne pas suffire pour orienter la vie sociale quotidienne dans une autre direction.

Derrière une approbation de façade, on se doute que la capacité à transformer les bases de la société par ce moyen est limitée. La sphère productive (au sens large) échappe largement aux acteurs, et même la sphère de la répartition des revenus, qui est très liée à la sphère productive.

Dans la sphère de la répartition, qui a des effets immédiats sur le plan des revenus et donc qui est en relation directe avec la sphère de la vie quotidienne, la tendance est plutôt à l'accroissement des écarts. L'effet au niveau de la vie quotidienne est celui de la ségrégation croissante, les plus aisés étant les plus mobiles, ils ont tendance à quitter les espaces de mixité relative d'origine, ce qui accentue les processus d'enfermement sociétaux. Les moins aisés parmi ceux qui tentent leur chance en quittant les quartiers anciens manifestent un désir d'ascension sociale. Ils en paient le prix au niveau de leur vie quotidienne, mais ils font le pari de « s'en sortir ». Des populations plus favorisées s'installent dans les centres villes, et chassent les plus pauvres du fait de l'augmentation des loyers et des prix du foncier. Une catégorie de nouveaux pauvres apparaît : ils ne peuvent ni accéder à la périphérie urbaine ni rester dans les quartiers anciens. Ils n'ont plus leur place dans la ville. Même les opérations « sociales » des quartiers en reconversion sont inaccessibles pour eux. Il y a toute une partie de l'ancienne classe ouvrière qui est exclue du système d'intégration sociale par le renouvellement urbain. Il ne lui reste plus qu'à trouver des espaces d'acceptabilité, que l'on trouve encore dans les quartiers très défavorisés, caractérisés par de l'habitat plus ou moins insalubre ou sans confort. Finalement, le processus actuel, y compris sur le mode du développement durable, et y compris sur le mode du renouvellement urbain à fort marquage social affiché, ne fait que renforcer les inégalités, même s'il permet l'intégration d'une partie des couches défavorisées, celle dont le niveau de stabilité en terme de statut professionnel est la plus stable. Les autres sont les nouveaux déclassés sociaux.

3 Production et société

Il existe un marché industriel autour du développement durable, qui est pourvoyeur de nouveaux métiers, de nouvelles pratiques, et qui sont vivement incités par des organismes collectifs comme la CCI de Lille.

Les acteurs collectifs (patronat) ont conscience que l'on peut faire de gros progrès dans les processus de production, par exemple dans l'utilisation de l'énergie, dans l'utilisation des ressources de proximité, quand c'est possible, par rapport aux ressources qui viennent du « lointain », ce qui entraîne une diminution relative de la production de CO₂. L'utilisation des ressources locales permet de plus de diversifier l'économie régionale et de réduire son degré de dépendance externe.

Sur un autre plan, la moitié environ des entreprises créées ne vivent pas plus de deux ans, ce qui représente un énorme gâchis. Il faut donc agir pour réduire ce taux et ne pas considérer que l'échec d'un créateur d'entreprise doit le dissuader de se lancer dans une nouvelle expérience, en partant du principe que l'expérience permet de rebondir.

Il convient de valoriser au maximum les métiers de l'artisanat, ce que font les chambres de métiers, car ils représentent un potentiel d'emplois très important.

L'organisation dominante des entreprises, qui est basée sur un management, favorise une organisation verticale et la recherche d'une productivité maximale. Ce n'est pas la seule possible. Le développement durable passe aussi par la remise en question des organisations de travail.

Le système productif et les nouveaux comportements sont intimement liés. Par exemple, la tendance lourde du « moins cher possible » a des effets destructurants sur le système productif. On peut citer le textile pour exemple : on ne peut pas vouloir acheter moins cher des produits venant de Chine et faire en même temps du développement durable. La campagne sur l'alimentation a montré qu'il fallait en moyenne 3000 km pour produire un repas moyen. Il doit être possible d'envisager un système productif agricole qui soit économe en intrant de type consommation énergétique.

Il faudrait que les agendas 21 puissent avoir un effet non seulement sur la sphère de consommation, mais aussi sur la sphère productive. Or cette sphère échappe largement aux acteurs et aux citoyens.

4 Gouvernance, démocratie et pédagogie du développement durable

L'une des limites du développement durable tient à la question de la gouvernance et de la démocratie. Beaucoup de propositions restent en jachère sans appropriation de la part des élus et de la population. Il est important de développer une pédagogie du développement durable, par exemple sur la question de l'eau et de l'énergie. Le développement durable n'est pas une pratique qui se diffuse sans efforts collectifs. Les prises de conscience, dans la population, se font petit à petit, souvent avec une accroche de leur part. L'objet des campagnes thématiques de la ville est de mobiliser la population autour de ces questions, trouver les moyens de relier la vie quotidienne des gens aux grands enjeux. C'est véritablement une nouvelle culture qui est en jeu, et qui demande une vision globale, car le développement durable va à l'encontre de la facilité, et d'un certain état d'esprit, portée par l'économie de marché. Il convient de développer les pratiques par l'exemple. Ainsi, en est-il de l'éclairage public (42% d'énergie économisée par l'usage d'ampoules à basse intensité). La ville sert d'exemple et d'autres villes veulent faire la même chose. L'expérimentation doit être partagée, bien pensée, répondre à des attentes.

Quelles implications sur les politiques d'aménagement ?

La question de fond est de savoir jusqu'à quel point les politiques d'aménagement sont capables de prendre en charge des questions aussi fondamentales que l'organisation du système productif, sachant que les bases de cette organisation dépendent de logiques qui ne sont pas locales (ou régionales), même pas nationales, mais européennes et mondiales, ou les processus de répartition des revenus, les modes de vie et de consommation, et sur un autre plan les logiques qui déterminent les mécanismes de la gouvernance. Jusqu'où faire tourner le curseur du développement durable ?

Un premier volet concerne la question d'évaluation de l'impact des politiques publiques et notamment celles qui intègrent les principes du développement durable. Bien que des progrès aient eu lieu, on est encore assez loin d'une capacité d'évaluation liée à la mise en oeuvre des politiques du développement durable spatialisé. Il est en particulier difficile de faire le lien entre une action déterminée et son impact sur le terrain, car d'une part les différents documents ayant un marquage sur le terrain ont chacun leur logique propre (le PDU de 1999, le SDAU de 2001, l'Agenda 21 de 2005, le SRADT de 2006...). Ensuite chaque type d'action a sa logique propre (logement, transport, équipement), de sorte qu'il est difficile d'évaluer la relation entre une action et son effet pratique.

C'est donc un projet global qu'il faudrait pouvoir évaluer et non pas une somme segmentée d'actions, ce qui implique que l'on puisse raisonner par « paquets cohérents spatialisés » et relatifs à une structure unique engagée à un moment donné du temps et donc une coordination globale et transversale entre toutes les actions.

Mais le fond du problème, qui a été bien effleuré dans l'atelier, c'est que l'univers de l'action collective ne prend dans les « mailles de ses filets » qu'une faible partie de l'ensemble des déterminants qui produisent une société localisée à un moment donné.

Est-ce que, néanmoins, sur la base de ce levier, il est possible d'enclencher un processus qui permette, comme par effet de percolation, de passer d'un mode à effet limité, dans une sphère limitée, qui est celle de l'aménagement, à une transformation de la société plus générale, bien que limitée à l'aire géographique de sa mise en oeuvre. ?

C'est naturellement un pari, et c'est le pari que la Ville de Lille tente de faire, et c'est ce qu'elle fait avec des opérations de renouvellement urbain à fort marquage de développement durable (quartier sud), qui sont parmi les premières grandes opérations d'urbanisme de grande métropole allant dans

ce sens. Si c'est une pratique du pas à pas, c'est un bon pas en avant, qui peut faire « sens ». Comme, sur un autre plan, les autobus à bioéthanol qui résultent d'une transformation des déchets ménagers.

Si l'on s'appuie sur le discours des responsables de la problématique du développement durable, il est clair que l'habitat est un enjeu fort du développement durable car il entre en résonance avec les trois piliers du développement durable et parce qu'il est largement sous le pouvoir de décision des acteurs publics et des responsables politiques locaux.

Ainsi, selon ces acteurs, sur le plan social, il faut viser un meilleur équilibre, une plus grande mixité sociale sur **l'ensemble** du territoire métropolitain et pas seulement sur le périmètre de la ville. Cette recherche en mixité doit devenir un levier important de la construction neuve. Le problème, c'est que l'on n'a pas de moyens juridiques d'imposer cette mixité (qui aurait plutôt tendance à se réduire à une peau de chagrin dans le contexte actuel - cf. l'amendement sur l'inclusion de l'accession sociale à la propriété dans le critère des 25% voté par le Parlement). On ne dispose pas des leviers juridiques pour imposer les 25% de logements sociaux à Lille. *Ce n'est que par une volonté politique que l'on peut l'imposer.*

Les élus ont maintenant pris conscience de la nécessité de densifier la construction sur l'existant. L'époque de la fuite en avant en faveur des espaces non bâtis est terminée, que cela soit dans l'agglomération ou à l'extérieur de celle-ci. Il n'y aura pas par exemple de nouvelles négociations avec les agriculteurs pour trouver davantage de foncier. Il va falloir bâtir avec le foncier déjà réservé.

Les études montrent que la partition 1/3 - 2/3 ne correspond pas à une forme de volontarisme, c'est un ratio qui traduit la logique du marché. C'est ce qui se passe en moyenne nationale hors impulsion en terme de politique publique. Le tiers bâti en zone non urbanisée correspond à une forte augmentation de l'espace construit à la périphérie des zones urbanisées; il convient donc de « durcir » ce ratio en faveur de la part existante. L'enjeu majeur actuel, dans l'agglomération lilloise, est de construire dans les parties les moins attractives de l'espace urbanisé, d'où une réflexion à mener sur la construction sur des friches industrielles, ce qui pose la question de la dépollution et de son coût.

Enfin, il existe une conscience de l'importance de développer des outils innovants. Ingénierie, prospective et observation sont les parents pauvres des projets. Ce n'est pourtant pas celles qui coûtent le plus cher, loin de là. Mais ce sont celles qui sont les moins reconnues. Bien souvent on reconnaît l'intérêt pour des formes d'observations innovantes, comme la question des inégalités écologiques, mais il n'y a pas de moyens accordés. La question de l'ingénierie intellectuelle du développement durable est un enjeu essentiel de l'approfondissement et de la diffusion de la problématique du développement durable.

Quelles marges de manœuvre ?

Les marges de manœuvres sont étroites, à la fois collectivement (les moyens financiers sont limités, alors que le DD représente un surcoût d'investissement, type HQE, et que le coût de la reconquête urbaine est très coûteux vu son passé industriel, avec des effets pervers sur le foncier en conséquence d'une amélioration du cadre de vie des quartiers centraux...) et sur le plan individuel : les comportements des ménages ne vont pas dans le sens de la durabilité spatiale et consommatoire, la pression du système marchand sur les comportements est forte, les ménages « produisent » l'espace, quand, pour assouvir les rêves de la petite-maison-dans-un-coin-tranquille ils migrent à 10, 20 km du lieu d'origine.

Mais si ces marges sont étroites, elles ne sont pas nulles, car il existe des facteurs qui poussent à la remise en question du mode de vie dominant de la période antérieure le coût individuel de gestion des lieux de vie périphériques risque de s'accroître (coût de l'énergie, multivoitures.). Le vieillissement démographique crée des besoins en équipements, en services, par crainte de l'isolement, qui incite au recentrement urbain. Le coût d'entretien des logements individuels est de plus en plus élevé. Le coût du crédit est inscrit sur une pente en hausse. Les revenus stagnent alors que les modes de vie gardent la trace des habitudes de la période antérieure, ce qui peut « faire réfléchir » les ménages à revenus moyens. Le contexte général pèse en faveur d'une plus grande prise en considération des risques technologiques dans l'évolution des écosystèmes globaux (effets de serre) et locaux (dégradation de l'environnement). Un début de prise de conscience du coût de l'empreinte écologique et des gâchis environnementaux (exemple : l'eau, le chauffage) existe dans le public.

Que faire « ici et maintenant » ? D'un développement durable « au fil de l'eau » à un développement durable « offensif »

Le développement durable est souvent critiqué comme étant un mélange de carpe et de lapin, un compromis entre les logiques dominantes du développement (non durables) et des logiques alternatives qui se voudraient durables, sans pour autant s'attaquer aux causes du développement non durables.

La vision standard du développement durable dit « faible » pourrait laisser la place à un Développement durable « fort », faute de quoi, on risque, dans 10-20 ans de s'apercevoir que les efforts fournis auront été insuffisants pour changer la donne : on restera donc « sous un seuil d'efficacité significatif », car le tendanciel n'aura pas été infléchi de façon nette.

Que signifie un programme de développement durable territorial « fort » c'est-à-dire ambitieux ? Les trois sphères habituelles du développement durable deviennent cinq.

1) Economie

L'impératif du développement de l'économie locale et régionale perdure dans un contexte d'économie hyper ouverte et par rapport à des pays émergents qui ont le même profil de spécialité que le NPDC. Mais cette région doit se démarquer des pays émergents en terme de profil économique au risque de plonger dans une nouvelle crise de structure qu'il serait difficile d'enrayer car la présence de l'Etat providence s'estompe de plus en plus et la région a déjà largement bénéficié de l'aide collective. D'où l'exigence de développement endogène autoporté par les forces économiques et sociales locales.

Cela passe par une plus haute priorité donnée à l'économie de la connaissance, et sur le développement de secteurs à haute valeur ajoutée, alors que d'autres régions ont des potentiels de recherche de base appliqués plus importants.

Cela implique de peser sur les systèmes productifs et de services locaux en terme technique, organisationnel, de localisation, et d'innovation technologique, afin de baisser les intrants énergétiques, les ressources non renouvelables et de mieux se positionner sur les marchés (exemple : le pôle de compétitivité textile). on doit par exemple :

Développer un secteur productif industriel orienté vers une plus grande durabilité ex: un secteur automobile en flèche sur la question des économies d'énergie, ou encore

Développer l'économie résidentielle et renforcer l'économie marchande des services à la personne, encore insuffisamment développés dans le NPDC.

2) Social

La politique économique et sociale doit être orientée de façon à fixer les jeunes actifs, ce qui implique un marché du travail capable d'absorber les besoins en travail des jeunes (lien avec l'économie, notamment dans les services, l'artisanat, la petite industrie). Ceci afin de recréer des solidarités locales intergénérationnelles fortes alors que les jeunes vont devoir « porter » de fortes générations de retraités qui vivent de plus en plus longtemps, en se fondant sur une tradition d'entraide locale liée à l'histoire industrielle du territoire. On, doit développer des politiques sociales d'insertion, en lien avec la formation, et approfondir la « pédagogie » du développement durable dans la société civile afin de modifier les comportements.

3) Environnement.

Les Agendas 21 doivent être plus exigeants en qualité de profils environnementaux et paysagers, de préservation des écosystèmes, de contribution de la métropole lilloise à la lutte contre le réchauffement planétaire, par la diffusion de la culture de la protection de l'environnement (considérer la nature comme un « jardin » dont la survie dépend de l'Homme).

4) Espace.

Il convient freiner davantage les processus d'extension urbaine spontanés, d'éviter la sur-mobilité (le zapping urbain) en renforçant la diversité des équipements au niveau des quartiers et des pôles centres, alors que le caractère polynucléaire de l'agglomération incite au contraire à la multiplication des déplacements. Autre mesure : élaborer l'Aménagement de l'espace autour du jeu: déplacement piétonnier/vélo/ Transport en Commun de façon à rendre inutile l'usage de la voiture dans la vie quotidienne, ou encore : réduire les couples de migrations alternantes Habitat-Travail, grâce au développement des TIC (passer des « immeubles intelligents » aux « quartiers intelligents »).

5) Gouvernance.

On doit renforcer la qualité et l'intensité du dialogue entre les acteurs techniques et politiques et la société civile en créant les conditions d'une participation active (plus active) de la société civile dans la préparation aux décisions, (« latéraliser » les politiques publiques locales contre la tendance à la « sectorialisation » endémique), créer des entités de gestion à l'échelle des enjeux de type région urbaine lilloise et non pas agglomération lilloise. Face à des menaces nouvelles et aux inerties dans les systèmes et les comportements, il faut semble-t-il « durcir » la problématique de la durabilité, et ne pas se contenter de « faire comme tout le monde ». Il faut innover, être imaginatif, encore plus ouvert à la société civile, et faire du développement durable une façon de « ré enchanter le monde » dans le monde « gris » qui semble être nôtre.

La question est de savoir quelles sont les marges de manœuvre réelle, et comment définir des objectifs acceptables par la population et la société civile locale.

Chapitre 2. Une expérience de prospective entre « techniciens » de l'aire urbaine d'Aix-Marseille centré sur la problématique du développement durable territorialisé.

2.1 Analyses

1 Développement durable territorial en Région PACA

Le portail des Agendas 21 concernant cette région est relativement peu disert, alors que c'est l'une des régions à la fois la plus riche de France en terme de biodiversité (probablement le plus grand nombre d'espèces végétales du pays) et l'une des plus fragiles du fait d'une occupation de l'espace peu compatible avec les principes du développement durable. La croissance démographique très importante que la Région PACA connaît depuis plusieurs décennies, sans changement de rythme apparent actuel et provisionnel, avec une surcharge démographique sur la zone littorale et rétro littorale alors que l'arrière-pays a tendance à se vider de sa population, et un mode d'occupation de l'espace qui donne une large place à l'habitat individuel, à la dispersion des fonctions urbaines, laquelle implique par voie de conséquence une sur-utilisation des transports individuels, comme facteur de liaison et d'articulation entre l'ensemble des fonctions socio-économiques de la vie quotidienne.

S'il y a en France une région dont l'organisation de l'espace engendre des processus de non durabilité, c'est bien la région PACA, non pas en tant que cadre institutionnel que comme espace sociétal. Ce qui ne veut pas dire, loin de là, que les acteurs publics se désintéressent de cette question. Mais les logiques dominantes sont allées si loin dans une direction, ont produit de façon tellement prégnante des situations que l'on peut qualifier de structurelles, ou encore, qui ont atteint de tels effets de seuils dans le sens de l'irréversibilité des logiques d'organisation et de fonctionnement de l'espace qu'il est probablement très difficile de faire marche arrière, ni même envisager, du moins à court terme un changement de trajectoire significatif. Le cas de cette région illustre jusqu'à la caricature ce qu'un modèle de développement de type « californien » peut produire et engendrer dans le sens de processus cumulatifs, ou si l'on veut de cercles vicieux. L'espace a été conçu autour de l'automobile comme facteur clé d'opérationnalité de la vie quotidienne. Sans voiture, que cela soit dans l'aire marseillaise et sur le « grand delta » ou sur la Côte dite d'Azur, un individu est littéralement perdu. Il ne peut ni faire ses provisions alimentaires ordinaires, ni aller à son travail, ni se rendre dans les espaces dédiés aux loisirs. La vie sans la voiture, sur une bonne partie de l'espace littoral est quelque chose qui tient de l'impossibilité. Mais dans l'arrière pays de moyenne montagne, ce n'est pas mieux pour des raisons inverses : les vastes espaces de la Provence, de la Haute Provence, et des Hautes Alpes si admirables du point de vue des paysages, sont des espaces humainement appauvris, et écologiquement en danger, du fait de la fuite des populations paysannes vers les grands centres urbains, comme une terre abandonnée, livrée à elle-même. Ainsi, entre la sur occupation de l'espace littoral et rétro littoral, l'occupation à faible densité des zones interstitielles entre les pôles urbains, qui en font des espaces de ni villes ni campagnes sur de vastes portions du territoire régional et les déserts socio-économiques des arrière-pays en déclin, l'espace régional n'est nulle part correctement organisé par rapport aux principes du développement durable, notamment sur la base du critère de l'économie d'espace. L'espace, dans cette région, a été longtemps considéré, par facilité ou par laxisme, comme la variable d'ajustement de l'ensemble des autres variables socio-économiques, en quelque sorte instrumentalisé au service des autres paramètres.

Il y a quelque chose d'assez paradoxal dans cette situation, si l'on veut bien se rappeler un instant que toute l'histoire longue de cette région (et d'ailleurs autant le Languedoc-Roussillon) est totalement structurée par la ville, par l'urb gréco-romain : l'histoire de cette région, c'est l'histoire

de ses villes et de ses villages, denses, serrés, de ses rues étroites, faites aussi bien pour se protéger contre les ardeurs du climat que contre les ennemis (les Sarazins..), pour économiser les ressources collectives, l'eau notamment, pour ne pas empiéter sur les sols agricoles, durement mis en condition de produire quand ils étaient bons pour la production agricole, et sinon, pour assurer dans les meilleures conditions écologiques possible, l'élevage sur des sols qui impliquaient un élevage extensif du fait de la pauvreté des sols. Et, la ville, ce n'est pas seulement un effet d'un système de contraintes, c'est aussi l'expression d'un principe de désir, avec la place centrale pour se rencontrer, les mails bordés de peupliers pour déambuler à la fraîche, les rues étroites pour se parler d'un porche à l'autre, ou d'une fenêtre à l'autre. Un mode de vie, une civilisation que des auteurs comme Pagnol, Mistral, ont magnifiés.

Ainsi, c'est dans cette région, marquée plus que toute autre par la civilisation de la ville, de la cité, faite pour l'expression, la parole, le lien social, la rencontre, la communication vraie, faite sur la reconnaissance de l'autre, la participation de tous à la vie commune, dont la fontaine pour les femmes, le jeu de boule et le café pour les hommes en sont les incarnations sociales et poétiques (qui pourrait donner l'image d'une société assez machiste, qui l'a été sans l'être vraiment tant la place de la femme était grande dans la société traditionnelle du midi), cette société là, et cette ville-là semble ne plus être qu'un décor de théâtre pour européens du nord en quête de couleur locale. Une société semble avoir volé en éclat, ce qui, d'ailleurs, peut donner un élément d'explication aux comportements idéologiques assez connus d'une bonne partie du corps électoral, que l'on peut interpréter comme une sorte de refus radical et sans espoir de retour devant une société qui est faite sur la segmentation, l'anomie, l'isolement et le rapport marchand des uns avec les autres.

Le paradoxe du paradoxe, c'est que l'aspiration au développement durable est d'autant plus forte, pour quelques uns du moins, qu'on en est loin, que l'on ne sait plus très bien comment reconstruire une société urbaine viable et vivable pour tous. Entre la perte irrémédiable des valeurs du passé et un futur produit qui est la négation du lien social, est-ce qu'il y a une place pour un autre modèle de société urbanisée ? C'est la question qui est venue spontanément à l'esprit des sept/huit personnes, toutes membres d'organismes publics de l'aire urbaine de Marseille : Ville de Marseille, Communauté Urbaine de Marseille, Agence d'urbanisme (l'AGAM), des représentants qualifiés de plusieurs administrations (DIREN, DDE des Bouches du Rhône, DRE PACA) qui se sont réunis pendant six mois à travers 5/6 séminaires d'études pour « réfléchir ». Réfléchir, c'est-à-dire profiter de cette opportunité pour « dire » ce que l'expérience donne à penser, sans que ce dire puisse être confondu avec le « dire » officiel (de l'Etat notamment). Sorte de moment entre parenthèse, que nous allons essayer de rendre, aussi fidèlement que possible, avec une contrainte toutefois, qui était de ne pas divulguer l'identité des personnes, par souci de discrétion, bien que ce qui est développé ici ne révèle aucun secret d'Etat. Il faudra donc, si l'on veut bien, nous faire confiance.

2 Données de base sur les logiques de polarisation métropolitaines

Quelques données de bases permettent de situer la région urbaine marseillaise dans le contexte européen.

L'indicateur du PIB par habitant du département des Bouches du Rhône en 1999 est de 20.700 euros par habitant. Celui de la région PACA est de 21.900 Euros. Comparaison avec : les Région Rhône-Alpes : 24.200 Euros, Région Languedoc-Roussillon : 18.600 Euros. Ligurie : 25.000 Euros, Piémont : 26.500 Euros. Catalogne, 24.000 euros.

Ces comparaisons ne sont pas à l'avantage des Bouches-du-Rhône, bien que le PIB par habitant de la région métropolitaine soit sans doute un peu plus élevé que la moyenne départementale.

Comparaison en terme de PIB (1998). En milliards d'Euros, le PIB des Bouches du Rhône est de 38,19, la région PACA : 101,9, soit 35% du PIB régional, soit un peu plus que son poids démographique (30%). PIB de la Ligurie : 39,3 milliards d'Euros (en 2002. il n'y a pas concordance des dates). Le PIB de la région métropolitaine d'Aix-marseille est sensiblement équivalent à celui de la Ligurie, c'est-à-dire au pôle métropolitain génois. Les comparaisons avec le Piémont (Turin) mettent en évidence les écarts de poids spécifiques : 111,7 milliards d'Euros avec la Catalogne : 148,7 milliards et Rhône-Alpes, 140 milliards. Certes, la Catalogne est une Région de 6 millions d'habitants, qu'il faudrait comparer avec la région PACA, 4,6 millions, mais Barcelone, capitale monopolaire de la Catalogne est une région métropolitaine de 4,5 millions d'habitants, dont 1,5 millions pour l'agglomération elle-même, soit le double de la région métropolitaine marseillaise. En tout état de cause, les poids relatifs de puissance économique sont en net désavantage de l'aire marseillaise.

La métropole marseillaise est certes la seconde ville de France, avec 808.700 habitants en 2004 (Paris 2.144.700, Lyon, 465.300, Toulouse 431.500), elle n'en est pas moins une métropole européenne de rang trois ou quatre, même en comptant les principales villes de l'aire urbaine, soit Marseille, Aix-en Provence, Aubagne, et Martigues, soit 1 million d'habitants environ.

Autre indicateur, le nombre d'emplois métropolitains supérieurs. Le taux d'EMS sur l'aire urbaine marseillaise est de 8,65, soit 46.546 en valeur absolue, ce qui la situe en 10ème position au niveau national, à peu près au même rang en valeur relative que des métropoles comme Rennes (8,73), Nantes (8,69), Bordeaux (8,69) et Nice (8,54), mais assez loin de pôles très tournés vers le tertiaire supérieur comme Grenoble :12,71, Toulouse :11,97, Montpellier : 11,38, Lyon : 10,63 et Strasbourg : 9,48, et naturellement très loin de Paris : 16,03, soit pratiquement un écart de 1 à 2. La valeur absolue est intéressante. Les 46.500 emplois supérieurs sont très loin derrière Lyon : 75.935, soit près du double. Par contre, une comparaison est possible avec Toulouse : 47.955, soit donc la 4ème position, très loin derrière la région capitale qui représente 815.552 emplois métropolitains supérieurs, soit 5,6 fois plus, mais cela est un effet de l'histoire du pays. Plus préoccupant, le fait que l'accroissement sur la période 90/99 est de 15,8 %, soit le plus mauvais taux des 10 premiers à l'exception de Paris (11,7%). Rennes arrive en tête avec 39,4%, suivi de Montpellier, 34,8%, Nantes, 28,7%, Toulouse, 32,3%, Grenoble, 24,7%, Strasbourg, 17,3%, Bordeaux 17,4% Lyon, 16,8%. En résumé, la région métropolitaine marseillaise n'est pas très spécifiée tertiaire supérieure, accuse un gros retard par rapport aux autres métropoles régionales majeures, et ne le rattrape pas, bien au contraire, l'écart ayant tendance à se creuser avec les autres métropoles régionales.

En terme de tertiaire directionnel, il convient de tenir compte d'un facteur qui commence à entrer dans la réalité des faits : le secteur urbain couvert par l'opération dite Euroméditerranée, lancée en 1996 sur 313 hectares, cadre d'une opération d'aménagement urbain globale à proximité du port de Marseille, notamment sur l'ancien quartier en partie insalubre du Panier. Les surfaces en construction représentent 283.000 m2 de bureaux sur un ensemble en logements, équipements, commerces, hôtels de 768.000 m2, qui commencent à transformer en profondeur la physionomie du cœur de ville, entre le port et la gare Saint-Charles et la « Belle de mai », ancienne fabrique de tabac transformée en pôle de création artistique. La greffe, si elle prend, devrait donner à Marseille une nouvelle impulsion, à la fois en terme de positionnement économique, précisément dans l'ordre du tertiaire supérieur, des télécommunications, ainsi que sur le plan culturel avec le MUCEM, le Musée national des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, mais également sur la plan de l'image, avec notamment un geste architectural, le nouveau siège de la CMA-CGM, premier armateur français et cinquième armateur mondial, créé par une architecte iranienne, Zaha Hadid.

Sur le plan universitaire, la région métropolitaine, compte avec un bon positionnement dans la recherche technologique, notamment l'électronique à Aix-En-Provence, qui a largement atteint une

taille critique internationale. La recherche publique représente le deuxième pôle français à égalité avec Lyon, avec 310 chercheurs du CNRS à Aix-en-Provence et 1.430 à Marseille (notamment le pôle Château-Gombert). Sur le plan des écoles d'ingénieurs, une création a eu lieu récemment, par regroupements entre plusieurs établissements, dans le cadre des Ecoles centrales, L'EGIM (Ecole Généraliste d'Ingénieurs de Marseille), une Ecole de Micro-électronique à Gardanne. Mais d'autres domaines sont représentés, les biotechnologies, l'optoélectronique, la mécanique, l'aéronautique, en relation avec des plates-formes industrielles importantes (Eurocopter notamment). A titre d'exemple, une filiale de Dassault Système à Aix en Provence réalise le logiciel Katia qui est à l'origine du nouvel avion de Boeing, le Dreamliner...

Sur le plan de la recherche technologique fondamentale, la région urbaine marseillaise est probablement en tête par rapport aux métropoles du sud de l'espace européen, avec plusieurs pôles de compétitivité à vocations internationales, devant Barcelone, Milan et Turin. La création au cours des prochaines années du pôle de recherche nucléaire ITER ne peut que renforcer ce positionnement et probablement aller dans le sens d'une nouvelle trajectoire d'expansion de longue durée au cours du 21^{ème} siècle, du moins pour le moyen et le long terme.

Le court terme est en revanche moins satisfaisant, d'une part sur le plan industriel, hormis des secteurs très technologiques comme Eurocopter, Dassault, la SEP, la SNECMA, Thomson avec la nouvelle unité de fabrication des microprocesseurs, seule création récente en France et sans doute dans les années à venir (l'essentiel des nouvelles implantations a lieu dans les pays asiatiques, dans lesquels se concentre 40% du marché de l'électronique mondiale contre 33% en Europe). Sur le plan industriel des secteurs des biens intermédiaires, depuis 1965, Marseille a perdu 35.000 emplois, mais une partie d'entre eux ont été relocalisés dans la zone industrielle de Fos. Le bilan global n'est pas très satisfaisant et traduit le résultat mitigé de l'opération d'industrie « industrialisante » du complexe sidérurgique de Fos, pour reprendre le vocabulaire de François Perroux. La greffe semble mieux prendre dans le secteur des hautes technologies, d'autant que la concurrence des pays émergents se fait sentir en permanence sur des secteurs de type « middle tech. technologie ».

Sur le plan de l'activité portuaire Marseille-Fos est certes le premier port français en tonnage et le quatrième port européen, bien que l'essentiel repose sur les hydrocarbures, qui représentent 60% du tonnage, avec la raffinerie de Lavera, qui dessert, outre la vallée du Rhône, l'est de la France, la Suisse et une partie du sud de l'Allemagne.

Plus intéressant au plan de la dynamique de développement, le développement du trafic de conteneurs. Les conteneurs, qui représentent actuellement 25% du volume mondial, mais 80 % de la valeur transportée, se développent très rapidement, avec 833.000 EVP (Equivalents Vingt Pieds), avec un taux de croissance moyen de 6,66% par an. Mais les principaux concurrents de Marseille surclassent ce port. Ainsi, en 2003, en milliers d'EVP, face aux 833 milliers d'EVP de Marseille, Rotterdam atteint 7.100, Barcelone, 1.652, Gêne, 1.606, Valence 1.992 et Le Havre 1.982. Le projet FOS 2XL en cours de réalisation devrait permettre toutefois de rattraper une partie du retard, d'autant que le positionnement géographique européen de Marseille est meilleur que celui de Barcelone, trop éloigné des grands pôles économiques dominants, à savoir la dorsale rhénane, et de plus mal relié en terme ferroviaire aux principaux hub européens, et même que Gêne, qui dessert principalement son arrière-pays immédiat, la plaine du Pô, certes très puissant, par rapport à l'axe rhénan sud et son prolongement sur le pôle lyonnais (qui est lui davantage tourné vers l'ensemble Turin-Milan, et qui attend la création du nouvel axe ferroviaire transalpin Lyon-Turin). Il y a globalement un potentiel de développement sans doute assez important au niveau de la région urbaine marseillaise, mais qui risque de ne pas avoir d'effet d'entraînement très important sur l'économie locale si le potentiel d'industrie de transformation ne se développe pas davantage. Dans

ce cas, le pôle de Marseille resterait ce qu'il est depuis longtemps, un port de transit davantage qu'un pôle de valorisation industriel et technologique. Mais, à ce niveau, la culture d'un territoire fait la variable explicative majeure : Marseille est depuis l'époque grecque et romaine un port de commerce (qui, à l'époque, jouait le rôle de plaque d'échange à long rayon entre l'Europe du Nord Ouest et l'Orient). Ainsi, Marseille exportait de l'étain en provenance du nord de l'Angleterre, via la vallée du Rhône et la vallée de la Loire jusqu'à Angers et le port de Cherbourg, et importait du blé et des épices d'Orient en provenance de la Syrie vers l'Angleterre. Les voies romaines à travers la Gaule sont d'ailleurs assez illustratives à cet égard.

Donc, en résumé, Marseille, et sa consœur plus élitiste, Aix-en-Provence, ville moyenne, mais grand centre intellectuel, de recherche et centre de pouvoir, notamment au plan judiciaire (la Cours d'appel est localisée dans cette ville), ont un grand passé et un bel avenir en perspective. Par contre la transition est difficile, voire douloureuse.

Extrait des débats. Comparaison entre Marseille et Barcelone : c'est une façon simple d'évoquer une question difficile: en 1911, Marseille et Barcelone avaient toutes les deux 500.000 habitants, Barcelone 600 km de tramway, Marseille, 575 km. etc.. Aujourd'hui, l'aire marseillaise a près de 2 millions d'habitants, alors que l'aire de Barcelone a entre 4 et 4,5 millions d'habitants. Barcelone, dans le classement DATAR est une « ville européenne ». Marseille est classée comme « grande ville d'importance européenne ». Qu'est ce qui, dans l'image de l'une et de l'autre ville, a fait que dans un cas il y a eu un développement important, et dans l'autre, un développement beaucoup plus limité ? Une analyse « à la volée » pourrait donner ceci :

Dans les deux cas, il s'agit de villes portuaires. C'est une donnée fondamentale de chacune de ces deux métropoles. C'est le port qui a fondé Marseille, mais ce n'est pas ce facteur qui est à l'origine de Barcelone.

C'est peut-être là un premier indice de différence. Si on analyse l'évolution historique comparée de ces deux ports, on peut dire que le port de Barcelone vit avec sa région, et avec son hinterland, et importe pour sa région, alors que le port de Marseille, et cela depuis des temps très anciens, est marqué par la colonisation : il importait et exportait pour l'ensemble national et au-delà, beaucoup plus que pour son propre espace de proximité. On peut inclure Fos dans cette logique. A ce sujet, dans le cas de Barcelone, le port est resté dans la ville et dans le cas de Marseille, il y a eu rupture entre le port et la ville.

Deuxième indice de différence. Au niveau des activités générées par l'activité portuaire, alors que la fonction portuaire de Marseille a été essentiellement une fonction de transit, avec peu d'activité de transformation (savonneries..), sur Barcelone, il y eu une très forte activité de transformation, que l'on peut expliquer par des raisons sociologiques.

Par exemple, la manière d'hériter est différente. Le partage de l'héritage en Catalogne (dans les milieux paysans) se fait moitié pour doter l'aîné afin qu'il reprenne l'exploitation, et moitié pour les autres enfants pour qu'ils aillent « faire leur bonheur en ville », ce qui a généré un fort essaimage en Catalogne. D'où un petit artisanat capitaliste qui s'est créé, ce qui n'est pas le cas à Marseille. Par contre, à Marseille, c'est le côté rentier qui a pris le dessus. La bourgeoisie de Marseille a été pendant longtemps, essentiellement une bourgeoisie rentière. Et l'économie était une économie de rente.

Troisième indice, l'opposition entre le régionalisme catalan et le centralisme français. La Catalogne, dès le début du 20ème siècle, s'est opposée au pouvoir central espagnol. Toute la puissance économique de la Catalogne s'est construite en opposition, voire en rupture par rapport au pouvoir central de Madrid. Alors qu'à Marseille, c'est pratiquement l'inverse. Le poids du centralisme apparaît dans l'essor économique de Marseille, dont témoigne Fos comme exemple archétypique des stratégies de l'Etat-nation dans le développement contemporain de Marseille. On pourrait en dire >autant d'Euroméditerranée, qui représente le pilotage centralisateur au niveau de l'économie locale. Par contre, la région Rhône-Alpes a réussi à s'abstraire de cette pesanteur parisienne, et trouvé des formes de contre-pouvoirs que l'on ne trouve pas à Marseille.

Si l'on évoque la question de l'urbanisme, il y a à Barcelone une centralité très forte polarisée sur Barcelone intramuros, alors que sur Marseille, la dualité entre Marseille-ville et Aix-en-Provence est une constante de son histoire. Historiquement, et depuis les romains, cette dualité existe, elle est profondément ancrée dans la culture locale : le Parlement d'Aix, l'Université.., n'ont fait que conforter cette tendance.

Barcelone, comme Lyon, par exemple, a joué sur les complémentarités avec l'armature urbaine qui est autour du noyau central. Dans le cas de Marseille, dont la taille (en terme spatial) est considérable, et qui a, de ce fait, sa banlieue intégrée à l'intérieur de sa commune centre, le poids politique de la commune-centre est tel qu'elle n'a jamais eu à se confronter à des problèmes d'intercommunalité. Il y a 110 villages à Marseille, dont une cinquantaine de gros noyaux villageois. A Barcelone, les noyaux extérieurs avaient leur autonomie de gestion. Marseille est très différente.

La ville a gouverné sa propre banlieue. Il n'y a pas eu ce qui a permis de créer, entre le centre et la périphérie, la formation d'une logique d'équilibre entre des pouvoirs et des contre-pouvoirs, notamment dans la période « Defferre ».

Sur le plan culturel, à la fin du 19^{ème} siècle, le renouveau régionaliste s'est fait de la même manière dans les deux territoires. Or en Catalogne, ce phénomène a donné une langue, le catalan, qui est quasiment une langue d'Etat, alors que le provençal est complètement tombé dans l'oubli.

Ainsi, dans le cas de Barcelone, cette force de la bourgeoisie catalane, cette opposition au pouvoir central a trouvé sa traduction au niveau culturel dans la prise de possession et d'imposition de la langue comme instrument de pouvoir politique, culturel et idéologique jusqu'à une forme d'hégémonie dans tous les sens du terme.

Il en résulte le fait que Barcelone est une véritable métropole européenne, alors que Marseille reste dans la catégorie des seconds couteaux au niveau européen. Marseille n'a eu ni son exposition universelle, ni ses jeux Olympiques. Des différences qui pèsent, pas seulement sur le plan de l'image, mais aussi sur le plan de l'organisation de l'espace. Marseille n'a pas connu ces temps très forts qui ont marqué les transitions, au début et à la fin du 20^{ème} siècle pour Barcelone.

La question se pose des marges de manœuvres que l'on a pour créer des ruptures quand il existe des pesanteurs de cette nature. Est-ce qu'il est possible de changer le cours des choses ?

Si on se projette dans l'avenir, on peut prendre comme exemple le port. 80% de l'activité du port de Marseille, qui est le premier port français, le 3^{ème} port européen pour son tonnage- sont représentés par des hydrocarbures, de même qu'autrefois, 80 à 90 % de l'activité du port de commerce de Marseille était représentée par le commerce vers ou en provenance des colonies. La valeur ajoutée est faible. C'est un port de transit de produits peu ou faiblement transformés, c'est une plaque tournante, mais pas un espace de transformation endogène. Comment dans ces conditions concevoir une rupture de tendance ?

Aujourd'hui est-ce que Marseille n'a pas tourné la page, avec l'émergence d'une nouvelle couche dirigeante, un nouveau positionnement, notamment dans la recherche de base et l'informatique, qui lui donnerait un nouvel avantage par rapport à Barcelone, qui est plus orientée sur les sciences appliquées et la technologie ? Le fait qu'il existe également deux bassins maritimes, relativement indépendants, celui de Fos et celui de Marseille, ouvre à Marseille les conditions d'un nouveau départ. Le bassin maritime de Marseille n'est pas « empêtré » par la logique (et la logistique) industrielle de Fos. La question, ou l'hypothèse d'une nouvelle émergence de Marseille comme métropole majeure reste ainsi en suspens

3 Données de base sur les dynamiques urbaines de la région urbaine d'Aix-Marseille

L'agglomération d'Aix-Marseille représente 1.349.772 habitants au recensement de 1999, soit 30 % de la population régionale (4.506.000 habitants en 1999). La seconde agglomération, Nice, est de 888.784 habitants, 19,7% de la population régionale, suivie de Toulon, 519.640 (11,5%) et d'Avignon, 253.580, (5,6%).

Au sein du département des Bouches du Rhône, 1.835.400 habitants en fin 1999, l'agglomération d'Aix-Marseille représente 73,54% de l'ensemble, soit près des $\frac{3}{4}$. Salon de Provence, proche du premier ensemble, représente 50.017 habitants. Istres, également très imbriqués avec l'ensemble aggloméré d'Aix-Marseille représente 38.993 habitants. Le total de ces trois agglomérations

représente 1.438.782 habitants, soit 78,3 % de l'ensemble départemental et 31,92% de l'ensemble régional, près du tiers. La seconde agglomération importante du département est Arles, 53.057 habitants, sur l'ouest du département.

La région urbaine marseillaise (l'aire urbaine) regroupe 1.594.000 habitants, soit 86,8 % du département et 35,3% de l'ensemble régional.

La différence entre les trois agglomérations et l'aire urbaine donne une mesure approximative des zones urbaines interstitielles, soit 155.218 habitants, soit tout de même 8,4 % de l'ensemble départemental. Il s'agit de petits pôles urbains multipolarisés en périphérie de l'aire urbaine, mais à l'intérieure de celle-ci. On ne prend pas ici en compte les zones rurales externes à l'aire urbaine marseillaise, dont une partie est sous influence de l'aire urbaine (c'est-à-dire des actifs urbains des zones rurales dont *moins de 40%* s'inscrivent dans des migrations alternantes en direction de pôles urbains de l'aire urbaine). Bien que le terme soit souvent utilisé, les données qui suivent ne correspondent pas à du « péri-urbain » stricto sensu. Mais, de fait il y a du péri-urbain intra aire urbaine et extra aire urbaine.

Cette population de près d'1,6 millions d'habitants réside sur une surface de 2.597km², soit une densité moyenne de 614 habitants au Km² soit, comme l'indique la DTA des Bouches du Rhône, pour des surfaces équivalentes, une densité comparable ou même supérieure à celle de régions comme la Randstat hollandaise, le sud-est de l'Angleterre hors ville de Londres, le couloir rhénan et la région italienne de Ligurie.

Le mode de développement de ces dernières années est marqué par des phénomènes de périurbanisation marquée. « L'urbanisation s'est développée dans un premier temps aux abords de l'agglomération principale, en l'occurrence la ville de Marseille et les villes voisines, puis au delà des chaînes de l'Etoile, de l'Estaque et de Saint-Cyr » (DTA), avec un processus d'étalement urbain qui a peu à peu occupé l'essentiel des fonds de vallées, mais pas sur un mode indifférencié, notamment vis-à-vis des espaces naturels et forestier, qui créent des coupures entre les zones urbanisées.

Cette région urbaine s'est fortement développée sur une période de temps relativement courte. Ainsi, le département des Bouches du Rhône s'est accru de plus de 600.000 habitants en 37 ans, soit comme l'indique la DTA, la moitié de la population d'alors, 1.248.000 habitants en 1962. Cette très forte augmentation correspond à un indice d'évolution de 147 contre 125 sur France métropolitaine (+24 points), du même ordre que celle du département de la Haute-Garonne (aire urbaine de Toulouse), avec un indice de 150, de Loire-Atlantique (Nantes Saint-Nazaire) de 142 et bien devant l'Ile-de-France, 129, Rhône (Lyon), 133, le Nord (Région lilloise) 111, mais il est vrai derrière les Alpes-Maritimes (Région Niçoise et Cannoise), 163. Par ailleurs il faut souligner que cet accroissement concerne des effectifs importants, qui se traduisent par une forte augmentation de la densité, qui passe de 245 habitants au Km² en 1962 à 361 en 1999 (delta de 116), contre de 110 à 165 en Haute-Garonne (+55) et de 118 à 166 pour Loire-Atlantique (+48), et un passage de 85 à 109 pour la France Métropolitaine (+24). Seules les Alpes-Maritimes ont rejoint cette forte augmentation de densité, en passant de 145 à 235 habitants au Km² (+90), mais pour d'autres raisons.

Il faut souligner que cette augmentation n'est pas linéaire dans le temps. Sur les + 600.000 habitants des Bouches du Rhône sur les 35 dernières années, 400.000 concernent la période 1962 à 1974, soit 12 ans et seulement 200.000 habitants pour la période allant de 1975 à 1999, soit 24 ans, soit une très nette inflexion vers le bas. D'après les projections du modèle Omphale, l'augmentation prévisible, toutes choses égales par ailleurs, serait de + 198.000 habitants de 1999 à 2020, soit autant que pour

les 24 dernières années sur une période de 20 ans, ce qui correspondrait en 2020 à une population de 2.033.400 habitants et pour la région urbaine à 1.750.000 habitants environ.

Si l'on observe le phénomène à une échelle infra région urbaine, on se rend compte que le mouvement de croissance s'est massivement porté vers les communes situées à l'extérieur de Marseille. Ainsi Marseille ville qui avait 636.000 habitants en 1946, passe à 783.000 en 62, à 914.000 en 75 pour redescendre à 807.000 en 90 et autant en 99 (pour augmenter depuis), soit, sur la période 62/99 une augmentation légère de 24.000 soit 3%. Pendant ce temps Aix-en Provence passe de 46.000 habitants en 1946 à 72.000 en 62, 114.000 en 75, 126.000 en 90 et 137.000 en 99 soit une augmentation de 65.000 sur la période 62/99, soit 90% d'augmentation. Une ville comme Martigues passe de 21.000 en 62 à 44.000 en 99, soit une augmentation de 109%. Istres passe de 10.500 habitants en 62 à 40.200 habitants en 99, soit une augmentation de 300%. Fos-sur-Mer passe de 2.800 en 62 à 14.700 en 99, soit +410%.

La seule ville importante de l'ouest du département, Arles passe de 42.300 habitants en 62 à 51.000 en 99, soit une augmentation de 21% seulement. Ainsi le phénomène d'étalement urbain est clairement circonscrit à l'aire urbaine d'Aix-Marseille, avec un fort déclin démographique du pôle central, qui commence seulement à s'inverser à nouveau, et une forte poussée de toutes les périphéries allant de l'ouest de l'aire urbaine à l'est de la région métropolitaine.

La DTA souligne que d'après les projections à un niveau infra-départemental, alors que la croissance de la population serait de 0,49% en moyenne annuelle de 99 à 2020, elle serait de plus de 1% pour le secteur d'Aubagne ou le secteur de Nord Alpilles et proche de 1% pour le Pays d'Aix ou la pays salonnais « ceci laisse supposer une variation totale de population allant de 20 à 30% pour ces différents secteurs contre 11% en moyenne pour le département ». Le texte ajoute : « avec une projection fondée sur des comportements migratoires moyens observés de 1982 à 1990, et qui prend en compte une croissance plus faible pour l'ensemble du département avec un effet de péri-urbanisation plus important, ce phénomène est encore plus accentué puisque les variations totales de population peuvent approcher les 40% pour le secteur d'Aubagne, dépasser les 30% pour le pays d'Aix en Provence ou pour le secteur de Nord-Alpilles. » et, conclusion logique, ainsi, les capacités d'extension de l'urbanisation plus limitées sur ces secteurs, pourraient entraîner de fortes tensions dans les secteurs d'Aubagne et de Nord Alpilles et à un degré moindre, sur le pays d'Aix ».

Plusieurs points complémentaires peuvent être apportés. Il s'agit d'une population plutôt jeune du moins par rapport à l'ensemble régional. Sur le département, 23,2% de la population a moins de 19 ans (PACA : 22,4%, France 23,8%), 52,6% de 20 à 59 ans (PACA 52,3%, France 54,4), 21%, 60 et plus (PACA : 25,4%, France : 21,8%).

Sur le plan du logement, le nombre de logements a augmenté de 71.595 entre 90 et 99, soit + 9,3% contre une augmentation de la population de 97.000 habitants sur la même période, soit une augmentation de 5,5%. Le nombre de logements a augmenté deux fois plus vite que le nombre d'habitants. Cette augmentation rapide atteste des besoins en logements et du tonus du marché. Mais il n'est pas anodin de constater que sur l'ensemble des résidences principales, le parc a augmenté de 31.742 logements en immeubles collectifs soit + 7,3%, alors que le parc a augmenté de 46.738 logements individuels, (+ 19,5%), soit près de trois fois plus vite pour le parc individuel, qui reste massivement marqué par la prépondérance du collectif, soit 59,4% contre 38,1% en logements individuels, du fait de la forte tradition « urbaine » des villes du midi. Mais ce poids relatif a tendance à baisser. Le collectif passe de 61,9 % à 59,4 % de 90 à 99, contre de 35,6% à 38,1% pour l'habitat individuel (il y a une catégorie « autre » qui reste à 2,5%, foyer-hôtel, foyer, habitat de fortune.). Ainsi, le « grignotage » du poids du collectif par rapport à l'individuel se poursuit d'année

en année. Si le processus se poursuit sur le même rythme, l'inversion des poids relatifs aurait lieu dans la décennie 2030/2040, avec, en 2040, 47 % en collectif et 50% en individuel.

Ce processus, s'il se poursuivait, finirait pas poser de sérieux problèmes, car, avec la tendance au vieillissement démographique et les besoins de « centralité » qui en résultent, liés au besoin de proximité par rapport à l'usage des équipements collectifs, on risquerait d'avoir une situation marquée par un parc de logement de centralité très insuffisant par rapport aux besoins et inversement, excessif en logements individuels dans les périphéries urbaines. La question se pose de savoir si le marché aurait spontanément tendance à s'auto-réguler. C'est une hypothèse possible, mais l'hypothèse alternative serait que la « contre-inversion » aurait du mal à se produire du fait de problèmes de solvabilité des ménages âgés par rapport à la forte élévation du foncier, notamment dans les centres. La conséquence pourrait être une dégradation des conditions de vie des populations âgées, captives dans des logements peu propices à un usage qui implique des contacts fréquents avec les services collectifs de proximité.

4. Éléments d'analyse sur les modes de vie dans le contexte des pratiques sociales en milieu urbain périurbain

Des débats d'une grande qualité ont eu lieu dans le cadre du groupe de travail de prospective autour des nouvelles pratiques sociales de vie quotidienne en milieu périurbain. Il nous paraît utile de les reproduire dans les grandes lignes.

Extrait des débats.

1 Vivre en péri-urbain, qu'est ce que cela veut dire ?

Nous manquons d'indicateurs ou d'outils pour comprendre où les habitants du périurbain organisent leur temps réel. On raisonne sur l'habitat comme un lieu permanent, et on suppose que les gens se déplacent autour de leur habitat, mais toute la représentation que l'on a c'est la représentation de l'occupation du sol à partir de leur habitat. Or à partir du moment où les gens ont plusieurs résidences, où il se déplacent, on sait que certains passent 24 h sur 24 dans tel lieu, mais que certains membres de la famille, c'est 10h dans tel lieu, 10 autres heures dans tel autre lieu. Or on manque d'outils pour mesurer l'occupation résidentielle réelle de l'espace. Dans la recherche que l'on mène actuellement, c'est point sur lequel on voudrait avancer. Ce ne sont pas uniquement les déplacements. « Où est ce que l'on passe son temps ? ». Si on travaillait toujours au même endroit on pourrait dire : c'est huit heures à tel endroit et ensuite à tel endroit.

Mais cela ne fonctionne plus. Le travail n'est plus ce qu'il était. On se déplace beaucoup plus pour son travail à droite et à gauche. Un chercheur de Belfort, Luc Gwiadzinski, a travaillé sur cette question, en particulier sur les pratiques sociales de la nuit et a publié plusieurs ouvrages (La nuit, dernière frontière de la ville ; Editions de l'Aube, 2005). Il a notamment fait, dans le cadre de la Maison du Temps, une cartographie des usages sociaux de Belfort aux différents moments de la nuit. Ce qui est posé là c'est la question des temps sociaux dans la ville, qui ne sont plus les mêmes aujourd'hui qu'il y a vingt ans.

Cela pose la question de modes de vie, qui changent complètement. Avant on avait des temporalités qui étaient assez scandées. Maintenant c'est très éclaté. A l'époque de nos parents, le repas de midi était un moment fédérateur : on rentrait à midi déjeuner. Ça ne se fait plus aujourd'hui. Aujourd'hui, le déjeuner de midi c'est une histoire ancienne. Et la part du budget logement dans les ménages est très différente, elle est beaucoup plus importante, en particulier chez les bi-actifs.

Mais la tendance, chez les bi-actifs, c'est de ne pas entrer dans une logique de dépendance totale financièrement parlant, par rapport à la question du logement. Il y a d'autres utilisations du budget familial que le domicile. Or,

compte tenu du coût d'accès croissant à la propriété du logement, ce ne sont pas les revenus actuels moyens qui permettront aux jeunes d'accéder au logement en accession. Il n'est pas sûr que les prix, en accession comme à la location, évoluent dans la sens de la réduction. Tous les indicateurs disent qu'au mieux on stabilisera, mais il n'est pas sûr qu'à l'avenir ça ne risque pas encore de monter. Or la part du budget logement des jeunes ménages va faire en sorte qu'il n'est pas certain que ce type de produit gardera son attractivité. Et est-ce que les types d'emplois ou d'actifs actuels répondront à ce mode de localisation ?

2 La fin de la maison comme patrimoine ?

Dans une logique de zapping territorial, le logement comme phénomène patrimonial, héritage du fond des âges, peut disparaître.. C'est la maison kleenex américaine.

Il arrive que l'on en discute avec nos jeunes collègues de l'Agence, disons les jeunes trentenaires. L'impression que j'en ai est la suivante : cette question, de la maison-patrimoine, les interpelle. Ils ont été élevés dans la culture du patrimoine logement. Et ils sont confrontés au dilemme : acheter ou ne pas acheter, avec une certaine inquiétude « je sais pas comment je vais acheter avec ma compagne, je n'aurais jamais les moyens avec les revenus que l'on a.. ». Je leur dit : mais peut-être qu'il ne faut plus acheter, et louer, ce qui vous permettrait de vivre plus confortablement.

Mais c'est vous qui dites cela, ce n'est pas eux.. On pourrait tenir le discours inverse, à savoir, dans un système de précarisation généralisée des statuts du travail on peut se dire que le fait de posséder un bien immobilier, c'est une sécurité. Dans ce contexte, il vaut mieux acheter que louer. Et si l'on va plus loin, on peut dire que ce n'est pas le travail qui est le facteur d'ancrage familial, voire d'identité personnelle, mais le lieu de vie. Je ne dis pas le logement, mais le lieu de vie. On a un peu l'impression que c'est le lieu de vie qui devient le facteur central, et le travail qui devient un facteur, non pas secondaire, mais « incontrôlable » dans une logique de précarisation et de flottement du travail.

Dans cette logique, ce qui fait sens, c'est la vie de famille, au sens de la petite famille, qui devient le centre de gravité de la vie sociale, le seul point solide, donc central. On a au contraire des statistiques qui montrent, en particulier en Ile-de-France qu'il y a beaucoup de familles monoparentales, de célibataires et qui ont plusieurs lieux de vie. Donc il n'est pas sûr que la notion de famille soit très pertinente.

Mais la notion de famille évolue elle-même. Il y a de fait de moins en moins de mariages, ce qui ne veut pas dire que des noyaux familiaux ne se constituent pas, mais pas dans les formes légales ou conventionnelles. Une société complètement flottante, je ne sais pas. En tous les cas, il serait intéressant de réunir de l'information statistique sur l'évolution de la cellule familiale.

Et cela a des conséquences sur le type d'habitat. Outre le fait que la demande d'habitat évolue, parce que les coûts de l'immobilier deviennent très élevés, en particulier dans le Midi, on l'a vu dans les comportements de promoteurs dans le PLH, la tendance est à la construction de logements plus petits.

Que ce soit dans les modes d'utilisation, ou dans le volume de budget, la tendance n'est pas au sacrifice pour le logement, il ne passe pas en priorité. On préfère dépenser pour ses loisirs Mais, qui dit familles recomposées dit enfants de plusieurs lits, donc besoin de plus d'espaces.

Il y a plusieurs logiques. On peut en effet imaginer plusieurs logiques simultanées. Une logique serait marquée par le fait que c'est le lieu de vie dans les formes que l'on voudra, qui devient le principal facteur de stabilité sociale. Ce n'est plus, de ce point de vue, le milieu social, ou la classe sociale, qui est le marqueur principal des ménages, mais la cellule familiale qui devient le centre de gravité dans un monde où tout est flottant, travail avec une survalorisation du lieu de vie dans une optique d'individualisation accentuée, avec deux variantes, une variante « communautariste » avec des liens interpersonnels locaux très denses et une variante « atomisée » avec très peu de relations interpersonnelles locales. Et un autre modèle serait celui d'un mode d'organisation des individus en cellules informelles, sans attache, nomadisés, pluri résidentielle et pluri insertion professionnelle.

Les familles recomposées, cela veut dire souvent deux petits logements : les enfants sont stables dans un lieu et les deux membres du couple se déplacent d'un lieu à l'autre. Il y a enracinement, mais selon un mode bi- résidentiel, ce qui permet d'éviter le coût exorbitant d'un seul grand logement.

3. Précarisation des statuts professionnels et mode de vie périurbains

-La question sociale du périurbain commence à produire des effets tangibles, et elle risque d'être assez traumatisante pour les populations les plus fragiles, celles notamment dont l'insertion professionnelle repose sur des statuts de travailleurs indépendants et ou de salariés précaires, dont le nombre s'accroît en tendance. Un litre de Badoit vaut plus cher qu'un litre d'essence, sans compter les taxes. Les gens qui sont très loin et qui n'ont pas les moyens de se déplacer habituellement, ne pourront pas se déplacer du tout. De plus, les ménages concernés ont une culture du travail qui ne leur permet pas de se protéger dans des organisations collectives, type syndicats par exemple. Lorsqu'il y a un problème, ils se retrouvent immédiatement en bute au système bancaire, avec les conséquences que l'on connaît.

4. Vivre à la campagne et travailler en ville

Quel est l'espace des pratiques et usages du territoire périurbain réel, quel est le cadre de gestion qui serait requis par l'usage de l'espace réel ? Sans cadre de gestion adapté, on ne voit pas comment on pourrait gérer les processus.

Un témoignage concerne une femme chef de famille, ingénieur, qui travaille comme cadre dirigeant dans une filiale de groupe de l'électronique à Aix-en-Provence (Marcel Dassault). Elle habite dans une commune rurale du Massif du Luberon dans une maison qu'elle tient de ses parents., avec ses deux enfants.

Elle fait tous les matins quarante km, sauf quand elle va au Japon, et là c'est Marignane pour Roissy. On voit bien que ce sont des phénomènes qui se répandent, ce ne sont pas des phénomènes isolés, qui concernent par conséquent des populations en nombre croissant, et donc des espaces considérables, qui sont pris dans la logique des phénomènes métropolitains. Le périmètre s'élargit.

A propos des téléphones portable, on est tous passé par des phases de rejet, et puis on s'y adapte.. Un cadre qui s'installe à 30 km de son lieu de travail, ça paraît encore curieux. Mais dans quelques années, ça paraîtra sans doute très courant et presque normal. Il est vrai que la rupture du lien habitat travail dans sa forme habituelle, change du « tout au tout », les relations sociales quotidiennes. Si on double cela par une précarisation croissante du travail, cela entraîne une absence de structuration de l'espace par les déplacements domicile-travail..

Çe qui pose la question du domicile principal et d'un domicile annexe... ce qui veut dire qu'ily a rupture possible du lien au lieu de travail.

5. De la périphérie de l'aire urbaine marseillaise au cœur de la ville capitale.

Un témoignage concerne les pratiques de vie sociale d'un magistrat de la cour des Comptes à Paris, qui a sa résidence principale quelque part en Provence du côté d'Avignon, lieu dans lequel vivent sa femme et ses enfants. Il rentre chez lui le jeudi avec son ordinateur sous le bras, en prenant le TGV, il passe le week-end sur place et il rentre sur Paris le lundi. On voit bien une logique de déplacement allant d'une périphérie de la métropole d'Aix-Marseille à un cœur de ville de la capitale, ce qui veut dire que la périphérie de l'aire urbaine Marseillaise est en fait une nouvelle périphérie de la métropole parisienne. La consommation de l'espace qui en résulte est considérable, et ce phénomène est rendu possible par la réduction de l'espace-temps, ainsi que des prix des transports rapides. Le temps est devenu une variable principale par rapport à l'espace kilométrique. Il serait certes dangereux d'extrapoler une pratique sociale d'un magistrat de la Cour des Comptes, mais il est très probable que cet exemple joue le rôle de signe précurseur d'un phénomène qui a toutes les chances de se généraliser, comme en témoigne l'augmentation des flux de transports de voyageurs sur les lignes de TVG en direction de Marseille le jeudi soir ou le vendredi et un afflux en sens inverse de dimanche soir, le lundi matin et même le lundi soir. La semaine de quatre jours, sur la base de 8 heures pendant quatre jours, soit 32 heures par semaine est en passe de devenir une réalité majeure, avec ou sans loi Aubry sur les 35 heures : c'est une lame de fond qui touche toute une partie des cadres supérieurs.

6. De la périphérie des métropoles de province à la périphérie d'autres métropoles de province dans le contexte européen.

Lors d'un séminaire que nous avons organisé sur les « nouvelles ruralités », un intervenant du Limousin disait qu'il y a maintenant des lignes Limoges-Londres, en low-cost. Beaucoup de gens viennent le vendredi d'une

banlieue de Londres et qui, une fois arrivés à Limoges, prennent leur voiture et font 30 ou 40 km pour rejoindre leur maison de campagne. Et cela en rythme hebdomadaire. Or vous à Marseille, vous êtes aux premières loges de ce genre de phénomène. A 20/30 ans on se demande ce que cela peut vouloir dire ? En terme de prospective il faut être capable de faire des anticipations comme cela, car on n'est plus dans une logique uniquement nationale, mais dans une logique nord-Europe sud-Europe. Et avec la baisse des prix du transport aérien, cela peut prendre une importance considérable, ce sont des phénomènes émergents qui peuvent devenir lourds assez rapidement. Et il y a la question des modes de vie. C'est une question importante. Est ce qu'il n'y a pas de formes d'organisation de l'espace qui peuvent se caler sur des modes de vie originaux. Longtemps on a dit que les TIC (Alain Rallet) : 1) ne sont pas un substitut à la rencontre des personnes. 2) ne sont pas des facteurs structurants de l'espace. Or il y a un phénomène de banalisation des réseaux de proximité de connivence sur une base métropolitaine: on travaille à 10 - 20 km de distance, mais si on veut prendre un café ensemble, on peut le faire. Comment s'autoriser à rêver tout en intégrant des phénomènes de mutation des modes de vie ?

5. Mobilité et organisation urbaine

Sur les tendances propres à l'aire urbaine d'Aix-Marseille, on observe un processus actuel qui se traduit par :

- un étalement urbain extrêmement important. On quitte les zones littorales pour aller vers l'intérieur,
- une faiblesse des transports en commun,
- une répartition modale très axée sur l'utilisation de la voiture,
- augmentation des distances-temps,
- un clivage social croissant marqué dans l'espace (ségrégation croissante) ;

- L'élévation récente et assez brutale du prix du baril de pétrole, même un peu stabilisée actuellement, et le prix du Dollar, qui continue sa hausse, ont des conséquences sérieuses sur le fonctionnement du territoire, vis-à-vis duquel la politique de transport, toute chose égale par ailleurs, a tendance à jouer le rôle de facteur favorable à la tendance à l'étalement, au sens où la politique actuelle conforte le système dominant sans produire d'effets de levier pour une orientation en faveur des transports collectifs, du moins pas en terme de poids relatif entre les différents modes.

- Au mieux, si une politique interventionniste se met en place, il sera possible de capter 5% du delta du mouvement qui se produit tous les jours. Cela ne changera rien à la situation, d'autant que c'est le taux de croissance du trafic chaque année. On dépense actuellement des sommes énormes pour un effet marginal. Les efforts en faveur des TC permettent de stabiliser le processus de hausse de la part modale des TI, mais pas d'infléchir la tendance.

-Quel type de politique de transport faut-il avoir pour obtenir des effets correctifs, qui aillent dans le sens d'une transformation du système ? Une politique des transports neutre par rapport aux tendances du marché des déplacements représente déjà des montants très élevés. Que représenterait une politique des transports qui aurait pour objectif d'inverser la tendance du marché ?

- Même à supposer que l'on vise un renversement de tendance, l'impact que l'on pourrait attendre des efforts en faveur des TC ne pourra au mieux que produire lentement ses effets. On mettra peut-être beaucoup de temps pour faire un petit pas, car on n'a pas les moyens de faire un grand pas en avant et ni la possibilité d'inverser les courbes à un horizon proche.

- La mobilité traduit le découplage croissant entre l'espace résidentiel et les zones d'emplois, les pôles d'emploi ayant eux-mêmes tendances à se déplacer dans l'espace métropolitain. C'est un double mouvement qui a lieu simultanément, compliqué par le phénomène de bi-activité des couples, de plus en plus généralisé.

-Si on ne fait pas évoluer à la fois la politique de transport, mais aussi la localisation des emplois et des espaces résidentiels, la politique des transports n'aura pas d'efficacité. Si les habitants sont obligés de consommer un très vaste espace, avec une forte multipolarité et une localisation très étalée des différentes fonctions dans l'espace, avec une forte individualisation des comportements, on aura du mal à changer la donne. En Ile-de-France par exemple, les modes de localisation de l'habitat sont très diffus, et sont articulés avec des logiques de localisation des emplois, eux-mêmes de plus en plus diffus, pour lesquels la variable mobilité est la variable d'ajustement. On avance à reculons, car plus on bâtit et plus on réduit la faculté des TC à jouer le rôle d'encadrement des flux migratoires quotidiens.

-La conséquence, c'est que les axes de transports en communs lourds n'arrivent plus à gérer l'organisation de l'espace. On n'arrive plus à capter les usagers. Les modes de transports en commun n'arrivent plus à avoir une efficacité minimale. On sait qu'aujourd'hui, quelque soit le niveau des investissements, on ne touchera que des effectifs marginaux de population. La situation se résume à cela : cette politique des transports est impérative à mener, mais elle est quasiment inefficace, du moins sur le court terme. Il faudra très longtemps avant d'en voir les effets. **Cela veut dire qu'elle doit être accompagnée par autre chose, par un choix de modèle de développement différent, une maîtrise de l'urbanisation différente ; c'est donc une réponse complexe qu'il faut préconiser, face à un territoire qui a ses particularités.**

6. L'urbanisme commercial, facteur structurant du périurbain

Nous étions une région très agricole. La plupart des développements urbains se sont faits sur des terres agricoles. Les terres agricoles apparaissent comme la variable d'ajustement du processus d'extension de l'urbanisation. C'est le maillon faible. Par exemple, comment se construisent les zones commerciales ? Nous sommes très marqués ici par l'existence de zones commerciales très importantes. Or les zones commerciales se développent sur elles-mêmes. On parle de fermer le dimanche la zone commerciale de Plan de Campagne. C'est une énorme zone commerciale qui représente 2000 emplois. Plan de Campagne attire de nombreux marseillais en particulier le dimanche, environ 20% du chiffre d'affaire est réalisé le dimanche. Normalement, il devrait fermer ce jour-là. D'où une réaction des responsables de la zone commerciale qui invoquent une menace sur l'emploi. Est-ce que l'on pourrait imaginer autre chose sur cette zone interurbaine entre Aix et Marseille, des activités industrielles, une urbanisation maîtrisée ? Quand la zone commerciale « Grand Littoral » a été décidée (à l'intérieur de Marseille, sur la route en direction de Marignane alors qu'il y en avait déjà une à proximité) tous les clignotants étaient au rouge, dans la mesure où vu le niveau de vie des populations concernées de la zone de chalandise, elle ne pourrait pas fonctionner. Cela dit la ville de Marseille n'a pas dit non, car cela pouvait lui rapporter des taxes foncières, sachant que ce sont les investisseurs qui prennent le risque. Et de fait ça marche. Conséquence induite, une accélération de l'urbanisation. L'opération date d'il y a une quinzaine d'années, on ne prévoyait pas à l'époque une capacité de développement urbain tel qu'on l'a vu, d'où à l'époque une opposition au projet. Mais ce sont les investisseurs qui ont vu juste, avec un mode de consommation différent. On observe un appauvrissement croissant à l'intérieur de Marseille, l'Atlas social le montre, les classes moyennes ayant eu tendance à quitter la ville pour l'extérieur ou la périphérie immédiate. (Extrait d'entretien avec Catherine Narr, Région PACA.)

7. L'agriculture périurbaine

Cela pose un gros problème par rapport à l'agriculture. Comment organiser la déprise agricole sur des territoires qui font vivre beaucoup de monde et qui, du point de vue agricole sont indispensables. Il est évident qu'il y a un véritable problème dans cette nouvelle ruralité. Cela va accélérer la montée des prix et rendre plus difficile pour les jeunes la reprise de l'exploitation de leurs parents.

1. Le périurbain futur, comme espace en déshérence ?

La tendance, ce n'est pas la reproduction sur de nouveaux espaces du mode d'urbanisation périphérique que l'on a connu au cours des vingt dernières années. Il n'est pas sûr que les nouvelles générations utiliseront ces espaces péri-urbains de la même façon que la génération précédente, ce qui pose la question du mode de localisation à moyen et long terme de la population et des conditions spatiales de son renouvellement. Ils pourraient choisir d'autres modes d'habitat sur le plan des liens entre le logement et les services. Même si on a quelques espoirs de croissance démographique importants dans des départements qui sont relativement attractifs, il n'est pas dit que l'on aura un renouvellement démographique suffisant pour faire en sorte que l'on n'ait pas des friches urbaines de lotissement ou de zones d'urbanisation diffuse.

On peut imaginer des friches urbaines liées au désinvestissement urbain périphérique de proximité de la génération des années 70-2000, basé sur un repli sur les centres, mieux équipés, et plus conviviaux, et dont le fonctionnement au quotidien est plus pratique que les périphéries (pas besoin de prendre sa voiture pour aller chercher une baguette de pain), et d'autre part des populations qui diront : on « passe par dessus » ces zones péri-urbaines, on fait le saut

de puce, on va 30 ou 50 km plus loin, parce que l'on aura des modes de vie qui nous le permettront » et donc les risques d'urbanisation de cette ultra-périphérie, en milieu rural, sont parfaitement possibles.

Cette urbanisation pose la question des équipements et des services. Là où il n'y a pas les services et les réseaux minimums, ça paraît difficile. Promouvoir cette idée implique l'obligation de remise aux normes des réseaux et de leur mode de fonctionnement. Car, par rapport à ce profil de personne, les ménages font un choix de localisation résidentiel en fonction du niveau d'équipement et de service qu'il y a autour. Ce qui implique aussi de la part des collectivités, des processus d'incitation à la reprise en main et d'adaptation de ces territoires.

2. Quelle politique urbaine des milieux périurbains ?

Il y a eu il y a quelques mois une initiative de l'IAR (Institut d'Aménagement Régional) pour un concours d'architecte pour de jeunes architectes pour construire des nouveaux villages. Comment « reconstruire » le périurbain étalé, à supposer que le terme de reconstruction soit le bon ?

La question est alors de savoir comment intégrer le péri-urbain lointain, qui est « hors tout », hors ville, hors village, presque hors sol, à quelque chose qui soit acceptable du point de vue fonctionnel et de la vie quotidienne des ménages... Dans le pays d'Aix, il y a une part de la population qui habite dans des espaces d'urbanisation diffuse importants, qui représentent plus de cent mille habitants, soit presque le tiers de la population du pays d'Aix, et qui se retrouve dans des territoires d'occupation mités, non organisés, qui ne sont pas dans des villes, pas dans des villages, à côté et en quelque sorte nulle part, sorte de zones urbaines de campagnes.

L'Agence d'urbanisme a beaucoup travaillé sur les zones NB, sur des pistes de reconquête, mais cela n'a pas donné grand-chose, parce que ces espaces-là sont très mal organisés. De plus il faut une volonté collective entre la Collectivité et les particuliers.

Et même dans le cas où il y aurait une possibilité d'action, face à un particulier qui dispose de 5.000 ou 10.000 m² pour construire sa maison, Ces zones NB, sont des zones dans lesquelles vous avez un droit de construire pour 5 ou 10.000 m². On a souvent du 2 à 4.000 m² qui représentent des volumes importants. Le principe de la loi SRU, c'est de les faire disparaître.

Elles doivent disparaître. Le problème, c'est que les collectivités les transforment en d'autres types de zonages qui sont des substituts mal définis de ces zones NB, qui reproduisent le même type habitat. Soit on est sur de grosses zones de surface unitaire sur lesquelles les moyens de pression sont très faibles, soit on est sur des zones basées sur des parcelles plus petites, de 500 à 2.000 m², sur lesquelles on arrive à avoir plusieurs maisons, et là on est face à un problème physique qui ne permet pas la réalisation de quelque équipement que ce soit. On ne peut pas créer les réseaux, on ne peut pas créer la voie, on ne peut pas desservir les gens. Ce n'est plus la contrainte qui manque, mais le fait que l'on est dans un système tellement imbriqué que l'on ne peut plus agir. Même si on voulait densifier, on est coincé.

Donc on est entre deux logiques de mitage, celles qui sont de grandes réserves pour cadres nantis qui ne feront rien pour ne pas profiter de leur maison ou de leur terrain. Et d'autre part des zones intermédiaires, qui sont des zones qui étaient à une époque des zones d'accessibilité plus grandes au plan financier, qui ont évolué de façon tellement complexe que l'on peut difficilement les améliorer. Les marges de manœuvre sur ces zones NB sont très faibles, sauf quelques situations à la marge et de façon ponctuelle. Il va falloir le gérer durablement. Que ça vieillisse, que ça pourrisse, ou que ça devienne des réserves, typées particulièrement.

Cela rejoint la situation des lotissements des années soixante. Les gens s'étaient installés à la périphérie, en lotissement périurbain parce que ça leur permettait d'avoir le sentiment tant recherché de la résidence urbaine et dans l'espace rural quand même, et qui se sont confrontés à des questions de budget liés aux distances. Les enfants grandissent, il faut gérer les déplacements scolaires ou universitaires. Une autre étape arrive, les jeunes arrivent à l'âge pré-adulte, ils sortent en « boîte », ces espaces deviennent inadaptés par rapport aux besoins des jeunes adultes.

3. La réponse par la fuite en avant démographique.

La seule solution pour éviter ces problèmes d'obsolescence des espaces périphériques, c'est l'existence d'une certaine croissance démographique, sur la base d'un accroissement de population qui brassera tout cela, qui permettra à ceux qui veulent partir de partir et à ceux qui arrivent de s'installer. Mais si on a un certain ralentissement ou une stabilisation démographique, là il va y avoir un problème sérieux, et ça risque d'être très grave, car la question va venir très vite. Cela fait trente ans que l'on en fait, les générations sont en période de mutation dans leur cursus résidentiel, avec un début de retour sur les centres. Il suffit de voir la pyramide des âges dans certains secteurs pour voir comment cela se passe.. Par exemple Aix-en Provence, est une ville marquée par une forte proportion de gens entre vingt et trente ans, pas de surprise, ce sont des étudiants, et de plus de soixante dix ans. Le pays d'Aix, par contre est marqué par une forte proportion de personnes allant de 5 à 20 ans et de 30 à 60 ans, c'est-à-dire les actifs. Ces gens-là sont venus dans les dernières années s'installer dans les zones périurbaines d'Aix, y compris avec la dynamique de l'emploi qui a été créée sur la zone d'Aix. Or ces gens ne vont pas être tous en situation de rester ou de transmettre leur logement.

Ce qui pose également la question de l'accueil de ces gens dans le cœur d'agglomération. Il n'est pas dit qu'ils pourront tous venir s'installer au centre, car ça risque de saturer, avec une augmentation considérable du coût d'accès immobilier contre une dépréciation de la valeur de leur bien en périurbain, d'où un double problème, avec les centres en surcharge et les zones périurbaines mal urbanisées qui risquent d'être délaissées par les jeunes adultes qui les trouveront obsolètes en terme d'usage.

Le syndrome de l'alimentation du chat domestique. J'ai des amis qui habitent à trente km de Caen dans une zone rurale proche d'une petite ville, un bourg de campagne. Le mari, enseignant travaille à Caen et a un logement à Caen, la femme, acuponctrice, a ouvert un Cabinet à Paris. Les enfants ont grandi, ils font des études, les uns à l'étranger, une autre à Caen et un autre à Paris. Il ne reste plus grand monde à la maison. Mais il reste tout de même un habitant, c'est le chat. Le chat, il faut bien le nourrir. Alors une organisation sophistiquée a été mise en place pour que chacun aille nourrir à tour de rôle le chat, sauf, bien entendu, celui qui est à l'étranger. Mais on peut supposer que tout le monde, ou à peu près, se retrouve le dimanche, au moins pour resocialiser la pauvre bête

Les points 4.4, 4.5, 4.6 résultent d'un entretien avec la chargée de mission ruralité de la Région PACA

4. La réponse par une politique de protection de l'agriculture périurbaine

L'entrée mode de vie renvoie à des phénomènes lourds de société existants et en émergence, « il y a du désir », un effet de contexte qui fait que les gens sont prêts à évoluer sur le mode « comment mieux vivre. C'est quelque chose qui parle aux habitants. L'expérience des AMAP, qui se traduit par des circuits directs entre les paysans et les habitants d'une ville, les agriculteurs viennent une fois par semaine livrer des produits de leur ferme aux membres du réseau ainsi constitué, révèle une autre logique, une autre attente, vivre autrement dans la société actuelle. Des questions qui rencontrent l'écoute des gens. Ils recherchent, sans vouloir changer le monde, à vouloir vivre un peu autrement. Avoir de la « bonne bouffe », recréer des liens avec le monde de la campagne, ça parle aux gens. Pour des enfants des villes, voir des animaux, une ferme, c'est important, car ils sont complètement acculturés au monde de la ville. Cette question rencontre celle de la lutte contre le mitage urbain, car c'est une façon de maintenir, avec une agriculture vivrière, des éléments de campagne dans les proximités des villes, en donnant une viabilité économique à cette agriculture, tout en lui donnant un rôle culturel. Il y a un lien entre des questions de mode de vie et d'organisation de l'espace.

La problématique des modes de vie, de l'espace vécu et des pratiques sociales, concerne des enjeux pour lesquels on se pose des questions, sans être vraiment en mesure d'apporter des réponses, le fait de se poser ces questions est sans doute structurant par rapport au problème de la gestion de l'espace. C'est finalement peut-être plus pertinent que de poser le problème par les entrées classiques fonctionnelles.

5. La réponse par les politiques régionales de protection des espaces agricoles périurbains

La région PACA intervient sur les problématiques foncières, sur la question du mitage agricole. Il y a un établissement foncier, mais sur le plan agricole nous sommes assez démunis pour acquérir du foncier agricole, car le prix du foncier agricole aujourd'hui est pratiquement de l'ordre des prix du foncier urbain. Nous nous retrouvons dans l'incapacité d'avoir des politiques d'acquisition à la hauteur des besoins. Par contre nous avons des politiques d'intervention auprès des communes ou communautés de communes pour les aider à mettre en place des observatoires fonciers, notamment avec la SAFER, pour qu'elles soient bien au courant des mutations foncières, pour qu'elles puissent se positionner et surtout pour montrer que n'est pas la volonté exprimée des communes d'avoir un plan de développement qui conserve de l'agriculture.

On a pu constater qu'à partir du moment où les communes exprimaient une volonté politique forte, les anticipations sur les mutations foncières commençaient à se réduire. En effet c'est là la difficulté. On constate que sur les terrains périurbains par exemple, dans un premier mouvement, les propriétaires ne mettent plus leur terrain en exploitation en anticipant la possibilité d'obtenir une mutation de foncier agricole à foncier à bâtir. Les agriculteurs exploitent souvent les terrains qui leur appartiennent plus ceux qu'ils louent, donc les baux sont très élevés. On se rend compte que les propriétaires, qui ne sont pas forcément les agriculteurs, commencent à les sortir du marché de l'exploitation agricole en anticipant une mutation. Quand il y a des groupements de communes ou des Pays, avec lesquels nous avons une convention en relation avec la SAFER, nous les aidons à définir un projet agricole. Nous avons poussé les Chambres d'agriculture à mettre à leur disposition des techniciens pour faire émerger des projets, pour faire émerger une volonté de maîtrise de l'agriculture et donc des sols. Et on se rend compte que cela a des conséquences sur le niveau des prix du foncier des terres agricoles. Les agriculteurs remettent leurs terrains en exploitation à partir du moment où ils savent que de toutes façons ce n'est pas la peine d'espérer les vendre, il n'y aura pas de changement de statut du sol.

Par les PLU, il est possible de faire en sorte qu'elles restent en usage agricole, ce qui permet de différer la pression sur la collectivité. C'est à travers cela que l'on peut résister, sinon, on ne voit pas comment un agriculteur pourrait résister à l'idée de vendre son terrain. Il faut noter que les agriculteurs ont entre 55 et 58 ans. Ils s'apprêtent à partir à la retraite. La plupart d'entre eux ont une retraite assez maigre. On peut très bien comprendre qu'ils veulent vendre leur terrain, car cela revient à un complément de retraite. Une solution alternative consisterait à revoir le système de retraite. C'est un facteur important de cette mutation foncière.

Un autre facteur, c'est le manque de capitaux. Pour reprendre une exploitation, il faut des capitaux. Or les jeunes agriculteurs ont des difficultés pour s'installer. Cela coûte cher, ils manquent d'aides, bien qu'ils aient la possibilité d'obtenir que la Région leur finance une étude préalable pour savoir si leur projet est viable. Mais cela ne les exonère pas d'avoir l'obligation d'obtenir les capitaux nécessaires, surtout dans une région marquée par l'envolée des prix agricoles. Par ailleurs, les SAFER ont un délai assez court. Si on rallongeait ce délai, on aurait plus de moyens pour intervenir efficacement. Actuellement, ce délai est de deux mois. C'est très court. En deux mois, la SAFER n'a pas toujours le temps de trouver un repreneur agricole, ce qui implique également de faire une publicité élargie. Ce n'est peut-être pas des agriculteurs locaux qui pourront s'installer. Il faut pouvoir faire venir des agriculteurs d'ailleurs. L'essentiel c'est qu'il y ait un agriculteur qui reprenne. Nous mettons en place des politiques qui devraient permettre d'anticiper ces mutations et de conforter les communautés de communes sur des politiques de maîtrise de leur foncier agricole. Les SAFER peuvent passer avec les communes des Conventions d'Intervention Foncières (CIF). La SAFER s'engage à indiquer aux maires toutes les mutations qui sont en cours. Ce qui permet d'avoir une approche anticipatrice des problèmes sur cette base. Il faut à la fois faire bouger le monde agricole, il faut que le projet d'exploitation soit viable, il faut que l'agriculteur puisse trouver les capitaux nécessaires. Le problème, c'est que par rapport au prix des terrains, la valeur de l'exploitation ne représente quasiment rien, ce qui n'est pas très incitatif pour poursuivre une activité agricole. Par ailleurs, pour faire de l'agriculture, il faut un certain socle fonctionnel, il faut que l'agriculteur puisse travailler, s'organiser : on ne peut pas concevoir qu'un agriculteur perdu dans un milieu urbain puisse travailler dans de bonnes conditions.

6. La réponse par les AMAP.

Il y a des niches possibles, pour l'agriculture périurbaine, c'est le système des Associations pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne, les AMAP. Il s'agit d'agriculteurs qui passent des contrats avec les consommateurs qui viennent chercher chez eux leurs produits sur la base d'un contrat annuel. Le client prépaye, il paie la semence et l'agriculteur s'engage à fournir un panier toutes les semaines ou tous les 15 jours. Chez nous cela s'est bien développé. Il y en a de nombreux au Japon et aux Etats-Unis. Le créateur en France est Mr Vuillon. La

municipalité voulait récupérer le terrain pour en faire un dépôt de tramway. La collectivité s'est retrouvée, non pas face à un agriculteur, mais face à 40 familles. Elles ont dit à la collectivité : cet exploitant, c'est notre agriculteur à nous. Nous sommes contractants avec ce monsieur et nous sommes tous solidaires. La relation de proximité avec l'urbain et la ruralité du pays proche est très forte. C'est un élément intéressant dans le paysage. En 4/5 ans, on est passé à 150 agriculteurs qui fonctionnent en AMAP. Ce n'est pas énorme, mais cela doit tout de même représenter entre cinq cent et mille familles. Ce sont des expériences très intéressantes dont l'origine est ici.

2.2 La construction des scénarios

1 Résumé des tendances.

1. Un positionnement métropolitain dans la logique d'une métropolisation inachevée.

Marseille s'inscrit dans une logique de processus de métropolisation inachevée. Il y a un processus de métropolisation des villes capitales du sud de l'Europe, dont le pôle marseillais est l'un des moteurs par le renforcement de son tertiaire directionnel et de développement économique à haute valeur ajoutée. Cet enjeu est sans doute fondamental ce qui pose la question de sa capacité à accentuer son positionnement par le tertiaire supérieur.

2 Un mode de développement économique qui instrumente l'espace et le réduit à une variable d'ajustement à finalité marchande.

Le processus de développement territorial récent est basé sur un mécanisme qui réduit les obstacles qui pourraient s'opposer à la logique de la croissance économique stricto sensu. On a visé, sinon dans l'intention, du moins dans les faits, la réduction des contraintes qui pouvaient s'opposer à ce développement économique. Dès lors l'espace apparaît comme une simple variable d'ajustement, le facteur le moins contraignant sur lequel il est possible de s'appuyer par rapport aux différents paramètres : construction de logement, équipement, transports. Inversement, les contraintes qui auraient pu brider l'optimisation de la variable économique, ou l'encadrer, n'ont pas été fortement marquées. Il en résulte une logique de débordement spatial, ou d'étalement spatial. C'est le cas par exemple d'Aix en Provence, caractérisée par une urbanisation diffuse peu structurée, avec peu d'équipements, peu d'organisation, un développement urbain « à l'économique », qui entraîne une surconsommation de l'espace, contraignante pour les ménages et leur organisation au niveau de leur vie quotidienne.

Peut-on concevoir un processus de transformation de l'espace qui soit en mesure de porter à la fois un processus de développement économique et des enjeux de société, des enjeux environnementaux, et de gouvernance ? Peut-on agir sur l'économique via l'organisation de l'espace ? Est-ce que différentes formes de développement sont possibles et en quoi l'espace peut-il conduire à « revisiter » le développement économique ?

3. Un mode de vie induit de l'organisation de l'espace qui fait éclater les liens de société interpersonnels hérités de l'histoire urbaine des sociétés du Midi

Il est toujours possible de considérer que le lien social est une variable secondaire, sans importance dans la mesure où elle n'est pas aisée à quantifier, notamment à l'aune de la valeur économique. Cependant, c'est une variable « substrat » ou variable « cachée » qui détermine largement toutes les autres. Est-ce que l'héliotropisme est un bon substitut du lien social. Cela ne va pas de soi. Est-ce que les comportements idéologiques « extrêmes » d'une partie de l'électorat populaire particulièrement représenté dans les zones d'expansion urbaine de l'aire marseillaise ne traduit pas

un mal-être profond qui serait l'envers de la perte des liens de sociabilité hérités d'un long passé qui a fait l'histoire et l'identité de cette partie de la France occitane ? Mais la mesure du phénomène ne se traduit pas dans l'ordre de la valeur monétaire, mais dans les comportements citoyens. La notion de « développement humain » de l'ONU est plus proche de cette taxonomie que celle du PIB pour rendre compte de ce type de phénomène...

4 La nature comme nouvel artefact

La nature, dans ce contexte, est-elle une catégorie qui existe à travers une logique de zone, au sens des urbanistes, ou bien a-t-elle une valeur en soi ? C'est pourtant au nom d'un discours sur la nature que des milliers de ménages émigrent des cœurs de villes vers ce nouvel Eldorado. Que cette nature-là soit une pure fiction et un attrape nigaud, cela est parfaitement clair. Néanmoins, cette fiction opère, et fait vendre de la pierre, c'est-à-dire du béton, qui, par le fait même, détruit ce qui reste de nature, à supposer qu'elle existe encore comme trace de phénomène écosystémique réel. Une station service localisée dans un paysage de garigue, cela signifie un paysage détruit, comme rayé de la carte. Une éolienne, de ce point de vue est une catastrophe paysagère. De plus, ce sont des catastrophes irréversibles. Peut-on produire des alternatives aux « tâches d'huiles » qui produisent les nouveaux paysages urbanisés dé-naturés ?

2.2 Liste de facteurs clés déterminants des mutations de l'espace à l'articulation du rural et de l'urbain de l'aire métropolitaine marseillaise :

- 1) Structure socio-démo-éco de la population active
- 2) L'espace vécu, les pratiques, les usages et représentation de l'espace
- 3) Organisation de l'espace, structuration fonctionnelle de l'espace
- 4) Système productif local direct (la production physique et immatérielle en vue d'un échange avec le reste du monde) et indirect (l'économie résidentielle)
- 5) Ecologie, paysages, patrimoine
- 6) Acteurs et gouvernance
- 7) Facteurs d'influence externes (Monde, Europe, France).

2. Les profils de scénarios. Les quatre scénarios (cf introduction générale)

- **Scénario 1. Indifférence. Soumission à un modèle sociétal latent**, basé sur la seule valorisation des aspirations individuelles, une survalorisation des intérêts particuliers, et sur le plan urbain, le « tout voiture », la mobilité sans cesse croissante des agents économiques, la dispersion des fonctions résidentielles et des fonctions économiques. La forme physique semble être le modèle californien, versus Los Angeles.

- **Scénario 2 Adaptation, au sens d'une action sur les effets du système technico-sociétal sans changement sur les causes structurelles**, qui peut se traduire par moins de pollution (moteur propre et moins consommateur), par le maintien de certaines fonctions collectives de base, mais à minima, et qui sont surtout le fait de gros équipements lourds impulsés par l'Etat, type TGV, Iter ou Euroméditerranée, le reste étant dans l'ensemble le produit des logiques dominantes dans la société, avec le maintien, voire le renforcement des segmentations sociétales, et son double, la ségrégation sociale, le développement des « Gates cities », la marginalisation des plus précaires, une logique sécuritaire, une société globalement en miette et sans perspective claire, un développement peu durable. L'image auquel correspond ce modèle reste à trouver.

↳ **Scénario 3. Atténuation, au sens d'une intervention sur les causes, qui permette de réduire la pression sur les eco-systèmes, d'une part grâce à une politique nationale globalement axée sur le principe de durabilité très affichée,** dont le cœur est le principe de précaution, et qui produit divers effets dans les comportements, les pratiques sociales et l'organisation urbaine, et en particulier sur les espaces situées aux interfaces entre les aires urbaines métropolitaines et les aires rurales dépendantes, les plus fragiles, et parmi les plus chargées d'une attente en terme d'intérêt général et de protection active, qui implique un modèle d'urbanisation concentré et non pas dilaté, avec des pôles secondaires forts, qui structurent la vie quotidienne des ménages. L'image pourrait être le modèle de ville scandinave, ou le modèle rhénan.

- **Scénario 4. Maîtrise : Dilatation, dépoliarisation, métropolisation sans métropole.** Il s'agirait d'un scénario qui reposerait la question de la métropolisation dans la forme spatiale dominante, qui prend la forme d'une concentration d'une part majeure de la population sur des espaces restreints et dilatés tout à la fois, et qui pourrait prendre des formes spatiales très différentes avec le développement continu et cumulatif des TIC, avec l'abandon relatif des fortes concentrations urbaines polarisées, et l'émergence d'un modèle de type mini collectifs de vie dans de vastes espaces intégrant la totalité de l'espace rural, qui se trouverait réinvesti par la société civile, dans une recherche prégnante d'intégration à la nature, de reconnaissance de la nécessité de retrouver une relation Homme-Nature fondatrice d'une nouvelle manière de vivre, mais en même temps de nouvelle modernité, caractérisée par l'idée selon laquelle la notion de métropole serait en quelque sorte transcendée dans une logique de réseau à l'échelle de l'Europe entière, ou de fraction de l'Europe, et dans le cas de figure, sur l'ensemble de l'espace sud-europe dans une insertion dans des logiques métropolitaines mondialisées. Dans cet ordre d'idée, les fortes concentrations métropolitaines seraient une idée du passé, issue d'une phase intermédiaire du développement des sociétés. L'image d'identification est à trouver.

Points communs Il y a des domaines, des facteurs, et des types d'espace, le centre, les quartiers, les périphéries extérieures à Marseille, que l'on peut croiser avec différentes entrées : la démographie, l'économique, la société et la culture, le foncier immobilier, la mobilité, les fonctions métropolitaines supérieures..., de façon à voir vers quoi on va, soit a) toutes choses égales par ailleurs, soit b) en changement de contexte.

Comment, sur cette base, peut-on voir les dynamiques sur vingt ou trente ans. C'est comme une grille, avec cinq ou six thèmes et trois ou quatre types d'espaces, ainsi qu'en prenant l'espace de la région urbaine métropolitaine comme un tout, peut-on travailler sur un mode exploratoire et systémique. L'idée est de dégager des tendances fortes qui permettront ensuite, (séance du 9 mars) dans une approche plus normative, sur le mode du que désirons-nous, de mettre en évidence l'écart entre le tendanciel et le souhaitable. La séance suivante permettra, (date non encore choisie) sur la base de la mesure de cet écart, de se demander ce qu'il faut faire dès maintenant pour que, à l'horizon choisi, 2015/2020, la situation soit davantage l'expression du chemin choisi que celui du chemin subi.

Remarque. Le groupe de travail a travaillé sur les implications urbanistiques du Projet ITER comme descripteur concret de la réflexion de prospective.

3. Les scénarios

Scénario 1. Indifférence, soumission au modèle dominant. La métropolisation mise en œuvre sans mécanismes de régulation spécifique supplémentaire. Quelle est la forme urbaine qui en découle ?

C'est le scénario du fil de l'eau : la poursuite de l'éclatement fonctionnel dans l'espace, l'étalement urbain de plus en plus important, l'allongement des trajets, les spécialisations d'activités périphériques notamment commerciales, avec des jeux par rapport au centre, qui ne disparaît pas. La saturation des infrastructures de transports encore plus grande, la saturation des zones proches de la ville-centre s'accroît, on continue à construire des infrastructures dans la ville centre, et cependant la ville-centre est engorgée. Ce qui est en cause, dans ce scénario, c'est la forme d'un mode de développement subi. On sait que cela va se passer, mais on ne fait rien pour en empêcher le déroulement. Les plates-formes d'échange et de logistique, autrefois à l'entrée de ville, se déplacent en périphérie. Exemple du pôle commercial des Mille : dans dix ans, ce pôle d'activité commerciale, qui s'est implanté récemment, sera obligé de migrer, faute de place. C'est une future friche.

Variante de type 1. Les fonctions urbaines se déplacent à travers un jeu de vase communiquant entre le centre et la périphérie, et entre d'anciennes périphéries (les anciennes banlieues) et les nouvelles périphéries. Dans ce processus, le centre continue à jouer un rôle moteur, il n'est pas dévitalisé. Il perd certaines fonctions très consommatrices d'espaces et à faible valeur ajoutée au profit de la périphérie et inversement il accueille de nouvelles fonctions, de type fonctions métropolitaines supérieures, qui étaient souvent dispersées dans l'agglomération.

Variante de type 2. Modèle californien, sans véritable centre ou pôle urbain central. La centralité disparaît au profit d'un modèle polycentrique non hiérarchisé à fort marquage périurbain et à forte compatibilité avec les déplacements individualisés. Ce sont les trèfles autoroutiers qui structurent l'espace urbain.

Dans le cas marseillais, la pesanteur historique est telle que la variante 2 est peu envisageable. Ainsi, sur le secteur Arenq un multiplexe avec quinze salles de cinémas est-il programmé, avec un grand programme commercial.

Supposons que le scénario 1 variante 1 s'impose. La société civile ne disparaît pas, les contre-pouvoirs existent. Le résultat, c'est un bi-pôle entre centre et périphérie, mais avec un modèle sociétal très individualiste et un processus de renouvellement urbain qui repose exclusivement sur les logiques de marché. Les périphéries urbaines sont sans cesse repoussées plus loin, mais sur un mode discontinu dans le temps. L'avancée se fait par vagues successives et non pas selon un mouvement temporel continu. Les « politiques » ne disparaissent pas, mais ils sont pris dans un mouvement qui les dépasse. L'économique domine le politique et le réduit à une forme secondaire, simple faire-valoir des logiques économiques, ou « devanture » politique de l'économie. Les mécanismes de régulation urbanistiques se font au profit de la fraction dirigeante des acteurs économiques, celle qui est capable de mobiliser des moyens financiers lourds. L'action publique sert d'amorce au processus, sous forme de moyens pour « dégager le terrain » au sens propre comme au figuré. Une fois que les investissements nécessaires pour « nettoyer » les anciens centres, en général populaires, sont effectués, et pour donner une nouvelle accessibilité aux zones centrales, les investissements privés prennent le relais, ce qui est le cas dans l'opération Euroméditerranée, pour la nouvelle phase 2007/2012. L'enjeu complémentaire (son double), c'est la création de fonciers à bâtir dans les périphéries, de façon à servir de cadre d'accueil de la fraction solvable des groupes

sociaux chassés du centre urbain, ou des espaces intermédiaires, les plus défavorisés prenant alors la place des premiers. Par ce jeu de « chaise musicale » le processus d'urbanisation se poursuit et s'amplifie, car l'équation économique des groupes chassés du centre ou des péri-centres ne connaît pas de contre-pouvoirs capables d'endiguer le mouvement. Les urbanistes ont pour fonction d'harmoniser et de lisser le processus, voire de lui donner une façade de légitimité démocratique : la fonction idéologique des urbanistes n'en paraît que plus évidente.

Le lien entre gouvernance, organisation de l'espace, paysage, environnement

Dans le cadre du SCOT, l'une des questions émergentes, c'est la question de l'espace. Dans toutes les réunions SCOT c'est le même leitmotiv, « il n'y a pas assez d'espace à urbaniser, l'idée de devenir une grande métropole, une porte ouverte sur l'Europe, toutes ces idées sont excellentes, mais ne « marchent pas » parce que l'on est dans un territoire trop contraint, les espaces naturels créent une contrainte excessive.. ». Comme si l'espace naturel devait nous empêcher de vivre économiquement. L'espace naturel devient une sorte de bouc émissaire des problèmes de développement économique de la métropole. Si l'on poursuit cette logique du tendanciel, ce que vous appelez le scénario de la soumission, à l'horizon de 10-15 ans, on ne pourra pas encore grignoter de l'espace agricole. Il va falloir construire sur des sols artificialisés en mer. Tout cela pour dire que si l'on ne revient pas à des principes fonctionnels et sur des logiques en terme de fonctionnement, on va vers une impasse.

Ce que vous décrivez, c'est du « broutage » foncier extensif. C'est la reproduction d'un modèle de développement où les ressources sont faciles, abondantes et que l'on consomme en prédation, de façon extensive, en surconsommation. Cela correspond bien au scénario 1. Ici, c'est quelque chose qui est extrêmement ancré dans la tête des gens. Tout le monde a profité de la manne foncière, pendant très longtemps et personne ne peut concevoir un autre modèle. Du coup, tout autre scénario ne sera possible qu'à partir du moment où l'on pourra envisager une logique foncière différente. Mais par la force des choses, et en particulier le manque de ressources financières fait qu'il est difficile d'envisager une alternative. Dire que le recentrage sur la ville centre est souhaitable implique de se poser la question des coûts de ce recentrage. En termes de coût global, ce n'est pas évident. On a plutôt tendance à attendre que la commune-centre participe au développement des communes périphériques. Mais il n'est pas illogique de penser qu'un jour cela puisse se retourner.

Le développement durable n'est pas absent de ce scénario : il joue un rôle même assez important pour donner une acceptabilité sociale au processus. C'est ainsi que l'on voit fleurir des Agendas 21 Locaux, notamment dans les périphéries, une fois que les effets de cliquets ont eu lieu, c'est-à-dire une fois que les retours en arrière sont devenus impossibles. Et, d'ailleurs, ces Agenda 21 locaux sont effectivement une bonne chose, car il faut bien que ces populations nouvellement installées disposent des équipements de vie quotidienne de base requis, autrement dit, que les populations n'aient pas l'impression de vivre dans des villes disons « du Far Ouest ». C'est ce que l'on pourrait appeler du développement durable d'accommodement.

Application au projet ITER (Ce projet localisé à Cadarache est situé dans le périmètre de la communauté d'agglomération du Pays d'Aix, a proximité de Manosque, et il devrait regrouper à terme 2.000 salariés environ)

Les collectivités locales de la zone ultra-périphérique (hors aire urbaine d'Aix-Marseille) « se frottent les mains » devant cet effet d'aubaine. On ne modifie pas les grands schémas d'aménagement, de crainte de soulever des vagues. « On ne veut pas montrer que l'on est dépendant d'ITER ». On minimise son impact possible sur le plan foncier, on met un voile pudique sur les implications de cet équipement sur les flux automobiles intenses qui vont en résulter vers les zones

d'habitation (principalement autour de Manosque) vers l'aéroport de Marignane (le projet va accueillir des chercheurs du monde entier, et notamment des japonais, des américains..) et vers Aix-en-Provence, le pôle technologique principal de l'aire urbaine, et naturellement vers Marseille. Un lycée international est créé à Manosque pour accueillir les enfants des couples de chercheurs. Les prix du foncier « explosent » sur l'arrière-pays avant même que les logements soient construits et ils rejoignent le niveau des prix de la zone d'Aix-en-Provence, eux-mêmes très élevés. Aix-en-Provence va bénéficier des retombées les plus importantes du projet, car c'est la principale agglomération de la zone, ce qui n'est pas sans conséquence sur le plan de l'environnement. On ne change pas pour autant le périmètre de la communauté d'agglomération, de façon à anticiper les conséquences de ce projet, qui va bouleverser les fragiles équilibres existant.

Sur un rayon de trente minutes autour de Cadarache, considéré comme l'isochrone de référence, acceptable en terme de déplacements, toute une partie du Lubéron est prise dans les mailles du filet, une partie du Var et une partie des Alpes de Haute-Provence, et accessoirement cela vient lécher Aix-Marseille. Les cadres dirigeants du programme ITER s'installent dans le Lubéron, les ingénieurs et chercheurs de haut niveau viennent vivre à Aix-en-Provence, les chercheurs de passage sont logés dans une résidence de standing de type « gate city » située à Manosque, à proximité du lycée international destiné à accueillir des enfants des cadres étrangers, dont beaucoup de japonais. Les techniciens et les ouvriers de maintenance sont logés dans des lotissements situés dans les communes rurales dans un rayon de 20/30 km autour de Cadarache. La répartition spatiale du personnel de Cadarache correspond grosso modo à la carte des valeurs foncières du pays d'Aix et donc duplique en quelque sorte spatialement les niveaux de revenus (et donc de qualification) du personnel. L'espace devient une carte renversée de la pyramide des revenus et des fonctions. Le seul point commun entre ces diverses catégories, c'est qu'elles participent toutes à une grande aventure technologique. Pour le reste, c'est le régime de la séparation : le soleil pour tout le monde, mais sans trop de mélanges...

Dès le départ, le terme ITER venait à peine d'être prononcé qu'un haut fonctionnaire disait en public, avec un certain succès, « ITER profitera à toutes les communes » c'est-à-dire que chaque propriétaire foncier paysan à la retraite, les petites communes du Haut Var, du Lubéron, pourront vendre du terrain à bâtir à prix d'or.

ITER, c'est la manne qui tombe du ciel pour tous ceux qui disposent d'un bien foncier et immobilier. Les prix du foncier « flambent » et rejoignent ceux d'Aix-en-Provence, eux-mêmes parmi les plus élevés du Midi. Les populations plus modestes sont en situation d'exclusion devant une réappropriation de l'espace dominée par une promotion immobilière de standing. Sur le plan sociologique, les populations autochtones sont en fait dominées par les nouveaux occupants, cadres supérieurs, dont beaucoup d'étrangers en mission en quête de couleur locale.

Sur un rayon de trente kilomètres, on fait des ZAD, chaque paysan a son champ à bâtir. Les valeurs foncières en Durance sont pratiquement équivalentes aux prix du Pays d'Aix.

Scénario 2. Adaptation raisonnée aux contraintes d'urbanisation dans le contexte d'un processus de métropolisation amélioré.

Un pragmatisme collectif sans idéologies globales

Ce scénario se traduit par une demande de groupes sociaux actifs pour davantage de transports en commun, plus de mixité, avec une capacité d'anticipation, mais sur des horizons courts, compatibles avec les calendriers électoraux.

L'écoute citoyenne est ciblée pour un retour sur investissement calé sur l'horizon électoral. Une organisation collective, une logique d'intérêt général existe, mais centrée sur les aspirations individuelles..

Les organisations sociétales (Syndicats, associations..) sont des instruments dont les citoyens se servent, mais auxquelles ils n'adhèrent que du « bout des lèvres », comme réponse à un problème pratique, mais sans idéologie participative et sans culture de la vie collective.

« Autrefois vous aviez des systèmes sociaux qui donnaient tout : le travail, le loisir.. Aujourd'hui vous avez des réseaux d'organisation qui offrent une variété de choix. Il y a beaucoup d'organisations collectives. Mais au lieu d'être à l'intérieur d'elles, l'individu est à l'extérieur et il s'en sert, il zappe en fonction de ses choix personnels. Les gens consomment des systèmes collectifs ».

Par ailleurs, les individus innove, inventent des réponses à des problèmes concrets.

Ex 1 : J'ai un ami qui habite à Toulouse. Ils avaient deux voitures. Ils ont pris le parti de ne plus utiliser de voiture. La femme va en métro à son travail, lui y va en vélo, et quand ils veulent se déplacer à l'extérieur, ils louent une voiture sur la base d'un abonnement de longue durée. Ils ont calculé qu'ils gagnent de l'ordre de 1500 à 2000 euros par an. Ce qui représente une économie qui leur permette de se payer des voyages.

Ex 2 : « Je suis adhérent à « auto-partage » (système de location de voiture en mode simplifié), je suis adhérent à l'AMAP pour mon panier paysan. Je suis adhérent à une association artistique. Ce sont des espaces collectifs qui répondent à des besoins individuels et que je choisis en fonction de mes aspirations. Au final cela donne un panel d'organisations d'un nouveau type, à la mesure des personnes ».

Ces collectifs donnent des réponses « pragmatiques », non idéologiques, à des problèmes qui résultent des dysfonctions entraînées par les nouvelles formes d'urbanisation. Ce ne sont pas des « méga structures », mais des structures légères, des petits collectifs, dans lesquelles les gens se reconnaissent.

Les petites associations ne peuvent pas survivre toutes seules, elles se regroupent par affinités et créent des espaces de dialogue, d'échange et construisent une capacité de lobbying. Les associations se regroupent au moment des élections pour pouvoir peser dans le débat public. Ce sont des contrepouvoirs par rapport à la démocratie représentative classique.

Ce scénario repose sur des contre-pouvoirs qui montent « d'en bas », qui se constituent en fédérations, en fonctions des besoins locaux, ce qui donne l'image d'une sorte de gentil désordre acceptable par la société, qui apparaît dans les failles du système ou plutôt à côté du système, à côté du modèle dominant : ce sont de véritables alternatives. Mais ces entités sont fragiles, elles reposent en général sur quelques bonnes volontés, sur des « militants », qui peuvent, d'un jour à l'autre se retirer en cas de changement de domicile par exemple, avec le risque de déstructuration de ces petits collectifs « d'opportunité ».

Le scénario 2 est basé sur une recherche en maîtrise raisonnée de la situation actuelle, sans changements sur les facteurs fondamentaux.

On ne remet pas fondamentalement en cause le modèle dominant, mais on cherche à en limiter les méfaits. Le développement durable est présent dans cette logique, sous une forme partenariale, avec une certaine capacité de concertation toutes étiquettes confondues, et à la limite davantage dans des collectivités dites de « droite », souvent très sensibles aux questions d'environnement, que de « gauche », davantage tournées vers les questions sociales. C'est un scénario politiquement « centriste » et humaniste, très sensible aux conséquences du réchauffement planétaire, très sensible à la notion de pratique individuelle et de comportement responsable, sur le mode « commençons à nettoyer devant notre porte ». C'est un peu le triomphe de la sociale-démocratie dans le domaine du discours environnementaliste de la thématique de la protection de la nature. On protège les sites les

plus intéressants, dans une logique patrimoniale et ethnoculturelle, on entend respecter les « anciens », les personnes âgées, les populations fragiles.

Sur le plan technologique, le support de cette approche, c'est le progrès technique comme réponse au processus d'entropie écosystémique : toujours plus de technologie face aux défis du développement économique, volontiers qualifié de non durable. Par exemple, on lance des programmes de recherche pour passer à la voiture à moteur hybride, en considérant que, par rapport à la moyenne kilométrique des usagers français de l'automobile, soit 13.000 km, environ 10.000 km correspondent à des parcours de moins de 50km, qui peuvent être parcourus grâce à de l'énergie électrique. Ce qui implique l'accélération des programmes de recherche sur le moteur hybride dans la lignée de Toyota. L'effet de cette innovation de rupture serait de réduire à quasiment zéro le coût du km urbain, et donc de rendre possible une accélération de la diffusion urbaine autour des grandes métropoles, dont celle d'Aix-Marseille. Le problème serait alors réduit à la question de la période de transition, dont le terme serait marqué par la production de masse d'une automobile hybride à coût d'achat équivalent à celle des moteurs classiques, à explosion ou au Diesel. Il y a en somme une course poursuite entre les processus et les réponses. Vision optimiste dans la lignée de la philosophie du Progrès et des Lumières du 18^{ème} siècle, mais portée à son paroxysme grâce aux progrès de la science. La question est de savoir si les processus (naturels et sociétaux) ne sont pas sur une trajectoire du risque trop forte, trop prégnante, trop chargée en inertie, pour que les réponses technologiques soient encore capables de corriger la tendance. Un peu à l'image d'un train dont on voit bien qu'il s'engage à pleine vitesse sur des rails coupés à un kilomètre de là, alors que son conducteur, conscient, fait des efforts désespérés pour l'arrêter, même dix centimètres avant la rupture des rails.

Sur le plan du rapport au risque, on investit énormément dans la maîtrise du risque naturel et technologique, autour du principe de précaution, maître mot du développement durable

On va faire croire que l'on peut arriver à contrôler, à travers la maîtrise des risques, le développement de la société. On va donner cette illusion là.. C'est en fait le contraire qui va se passer. On finit par déresponsabiliser les gens, qui s'abritent toujours plus derrière un arsenal de règles et de normes. C'est une société de la norme. Mais la norme, c'est un prétexte pour ne pas intérioriser les risques : tout ce qui n'est pas interdit est autorisé. Il s'agit alors de trouver les failles du système pour que le laisser-faire retrouve ses marges de manœuvres.

Les acteurs se couvrent.. Ils cherchent des dispositifs qui les bordent. Ils mettent un panneau attention, il y a un risque. Sur une falaise de la côte bleue, il y a un endroit où la falaise est très friable : tous les maires se bordent en mettant tous les cinquante mètres, attention sol friable, risque d'éboulement oui risque d'éboulement social, et ensuite débrouillez-vous. Mais dans ce scénario, le fond des choses ne change pas en réalité. On n'est donc pas très loin du premier scénario en réalité sauf que le système des acteurs est actif et en empathie avec la société civile.

Le PDU est l'expression du scénario d'adaptation

Le PDU dit « vive le tramway, vive la densification », il renvoie à l'entité qui va générer un espace d'une autre nature et au déséquilibre entre les types d'acteurs, départementaux et régionaux et à la difficulté à se mobiliser sur de vastes entités. Il n'y a pas de reconnaissance de l'intérêt que pourrait représenter une politique forte de densification, de retour sur la ville.

Cela fait partie du discours aujourd'hui. L'alternative au grignotage périurbain, c'est quand même la densification urbaine. Cela vaut pour la ville-centre. On en parle moins ou très peu pour les territoires de

banlieue et pour la périphérie. On est sur des modèles dans lesquels les images d'Epinal ont la vie dure. Par exemple sur la Côte Bleue, l'image est celle des cabanons. On n'est pas dans une logique de remise en cause de ce modèle urbain. On ne veut pas heurter les habitudes.

Pôles principaux, pôles secondaires, forme urbaine, qu'est ce que l'on peut dire pour le scénario d'adaptation ?

Ce scénario ne va pas inverser la tendance de manière spectaculaire, mais le minimum qu'il convient de faire est entrepris.

On fera par exemple une liaison rapide pour les bus sur la ligne Aix-Marseille. On ne va pas faire le scénario Marseille Durance, mais on va peut-être vers une 3^{ème} voie en TC sur autoroute. C'est une belle image du scénario d'adaptation. C'est du palliatif intelligent. Ça nous accompagne dans la mort..

La question est de savoir comment organiser cet espace. Marseille n'aura jamais la force métropolitaine suffisante à l'organisation de son territoire urbain d'extension. Elle sera obligée de partager cette organisation avec les acteurs d'autres territoires. Le refuge dans des modèles préexistants classiques est impossible. Il faudra innover. Le scénario d'adaptation va dans cette direction.

Application au programme ITER

On crée ex-nihilo une sorte de mini ville nouvelle de 10.000/20.000 habitants, genre campus universitaire, à proximité de Cadarache, reliée à Marignane par une autoroute à quatre voies : on déroule le tapis rouge devant ces nouveaux venus, que l'on ne vise pas à intégrer dans le tissu urbain de proximité. C'est une sorte de Sophia Antipolis bis, dotée d'un ensemble résidentiel haut de gamme, conçu de façon à ne pas déséquilibrer les fragiles équilibres écologiques et sociétaux des petites villes voisines. Les cadres dirigeants résident dans les 40 km à la ronde, les ouvriers de maintenance et les techniciens s'installent dans des lotissements situés dans la périphérie de Manosque.

Scénario 3. Atténuation des facteurs structurels négatifs, ou la métropolisation viable et vivable

Dans le scénario d'atténuation, quel est le rôle des acteurs, de la société civile ?

Dans le scénario d'adaptation, on suppose que tout le monde accepte de se parler, mais en définitive, la logique de pouvoir reste dominante au profit des logiques de moindre risque et de maximum d'avantages de façon à perdurer dans une position dirigeante, alors que dans le scénario d'atténuation, tout le monde accepte de se parler et la position des institutions peut effectivement bouger à la suite d'un débat collectif, dans lequel l'approche ascendante (bottom up) est au moins aussi importante que l'approche descendante (top down).

Le scénario d'atténuation pose sérieusement la question de la place de la voiture dans notre société

La remise en question de la voiture personnelle, c'est une remise en cause radicale, à tous les niveaux d'un point de vue social, c'est énorme.. Dès que l'on arrive à poser la question de la place de la voiture dans la société et le mode de vie actuel, on bascule dans un autre chemin de développement. On est bien alors dans un scénario d'atténuation..

Peut-on réduire la place de la voiture dans notre société ? Le principe de base de la vie sociale actuelle, c'est la liberté de mouvement des individus. La voiture est un instrument très puissant de cette liberté de mouvement : pouvoir aller partout, n'importe où et n'importe quand. La voiture est perçue comme un instrument de liberté, d'émancipation personnelle contre toutes les pesanteurs de la société. La voiture, de plus, est devenue technologiquement assez fiable, et consomme de moins en moins d'essence. La pression en faveur de cet instrument, qui est à la fois un instrument de travail, de loisir, d'expression des fantasmes personnel (de puissance) a pris une place d'autant plus grande dans la société que les acteurs publics ont « joué » le jeu de l'automobile en lui en offrant les conditions de son développement en terme d'infrastructures. Les acteurs ont, sans rechigner, créé les conditions de son déploiement, ils ont, toujours davantage, organisé l'espace en faveur de ce moyen de locomotion, au risque de détruire l'espace pré-existant, notamment dans les villes.

Est-il possible aujourd'hui d'imaginer un modèle de société sans voiture ? Le principe de l'autoroute apaisée est-il une réponse ? C'est une réponse dans la logique de l'adaptation. Le modèle de l'atténuation va plus loin. Il nous dit qu'il est possible de réduire de façon substantielle l'usage de la voiture pour peu que des alternatives viables soient mises en places. Cela implique une organisation de l'espace concentré, mais pas forcément par grande masse. La figure de la ligne de chemin de fer, rythmée par des gares de banlieue tous les kilomètres, soit cinq cent mètres de la périphérie d'une gare à la gare la plus proche, soit un quart d'heure à pied exprime, de façon simple, ce type de modèle urbain. La voiture ne sert plus que sur des rythmes hebdomadaires, quand il faut faire des courses en produits de consommation, ou pour « s'évader » dans les périodes de congé. Une ville sans voiture, et pas seulement un quartier sans voiture, serait conforme à l'idée du scénario d'atténuation.

Mais une conséquence en résulte: la durée de vie d'une voiture augmente, car son utilisation diminue, et donc le besoin de renouvellement diminue, passe par exemple d'une moyenne de cinq ans à une moyenne de dix ans. Et, conséquence seconde, l'industrie automobile voit sa clientèle, toute chose égale par ailleurs, diminuer, et donc la production du secteur automobile. Or, pour maîtriser des coûts de productions croissants (parce que les modèles intègrent davantage de progrès techniques), il faut produire en plus grandes séries (même si l'habillage se traduit par de plus petites séries pour séduire des segments plus fins de clientèles). Il y a donc contradiction entre le modèle urbain de l'atténuation et le système productif automobile, dont la survie dépend alors de l'ouverture de nouveaux marchés, c'est-à-dire des systèmes d'urbanisation en fort développement sur des marchés en expansion élevés et sans contraintes de régulation urbaine significative. La tendance est de délocaliser des unités de production au plus près de ces marchés nouveaux. Il en résulte une régression progressive de ce secteur d'activité dans les pays qui tentent une régulation urbaine, le marché étant limité à un simple remplacement des voitures, dont la durée de vie augmente. Il faut donc accepter le risque qu'un secteur d'activité qui représente un poids relatif considérable de l'économie des pays développés voit sa place se réduire peu à peu en cas d'application du modèle urbain de l'atténuation. Il y a donc clairement une contradiction qu'il convient de gérer, faute de quoi, ce modèle va se heurter à des obstacles structurels très forts. Note : La valeur ajoutée actuelle du secteur automobile est de 9,26 % du PIB des secteurs manufacturiers hors IAA et 1,1 % de la VAB nationale en 2004. Cette proportion serait amenée à diminuer.

Une autre contradiction vient de l'effet de vitesse acquise des systèmes : les systèmes urbains mis en place « autour » de la voiture ne peuvent pas être transformés sans un coût qui est très élevé. On ne change pas impunément de modèle d'urbanisation..

Cela signifie que le scénario de l'atténuation, pour être viable, demande de gros efforts, nettement plus importants que le scénario de l'adaptation, et sur des durées très longues, de l'ordre de quinze-vingt ans, avec une action en continu, sans changement de cap sur de telles périodes, ce qui pose une autre question, celle de la convergence entre une logique d'organisation du système spatial et une logique politique, dont le rythme est calé sur les échéances électorales, à cinq ans habituellement..

La vraie question du scénario de l'atténuation est de savoir comment passer du scénario de l'adaptation, qui est globalement acceptable dans les conditions actuelles (au sens d'assimilable par la société civile) , à ce modèle d'atténuation, dont l'acceptabilité à long terme est contrariée par sa non acceptabilité à court terme. Il n'est d'ailleurs même pas certain que le discours de ceux qui disent : « l'augmentation du prix du baril de pétrole est une bonne nouvelle, parce qu'elle va inciter les usagers à se comporter autrement », soit suffisante pour entraîner un changement des habitudes. Car, une fois que la vie quotidienne des ménages a pris une trajectoire donnée (mode de vie, achat d'un pavillon..), il est très difficile de revenir en arrière. La tendance sera plutôt la fuite en avant : travailler davantage, partir moins souvent en vacances, en somme faire le « gros dos » plutôt que de changer sa vie quotidienne. Le changement, s'il se fait, ne peut se faire que sur la longue durée générationnelle, de l'ordre de vingt/trente ans. C'est sans doute l'horizon de ce type de scénario.

Le programme ITER.

Le Pays d'Aix est globalement le cadre de réception des retombées urbanistiques de ce projet, avec un mode de répartition qui est conçu de telle sorte que la périphérie d'Aix en Provence soit le principal cadre d'accueil des programmes de construction, sous une forme telle que cette périphérie se structure en pôles secondaires bien reliés au centre de l'agglomération et aux centres de recherche qui s'y trouvent localisés.

La population de l'agglomération passerait sans doute à environ 200.000 habitants sur un rayon d'une vingtaine de kilomètres autour du centre d'Aix. Manosque serait protégée contre une tendance à l'envahissement commercial des chercheurs du nouveau pôle technologique.

Le principe de la densification du pôle d'Aix-en-Provence est retenu comme principe de base, sous forme de plusieurs quartiers nouveaux, de façon à optimiser les équipements collectifs de l'agglomération sans extension urbaine.

On s'efforce de renforcer les polarités urbaines qui existent déjà grâce à des transports rapides. Les moyens de la collectivité sont mobilisés sur des TC de type TER à haute vitesse, sur un axe Manosque-Aix-Marseille.

Aix en Provence serait la principale agglomération bénéficiaire du projet ITER avec un processus de renforcement urbain de sa périphérie et le développement de centres de recherche, d'enseignement et de vie culturelle, avec un refus de l'émiettement urbain périphérique.

Scénario 4 Maîtrise ? Dilatation/ dépoliarisation ou la métropolisation sans métropole

Remarque. Le point d'interrogation se justifie dans la mesure où le groupe de travail n'a pas complètement adhéré à ce scénario qui est resté comme une hypothèse possible, sans plus.

La métropolisation ne prend pas forcément la forme urbanistique de la très grande métropole. Les moyens de communication aidant, il est possible de métropoliser, au sens de la concentration de

fonctions supérieures, mais sur de vastes espaces, de type région urbaine. Les pôles, plus petits, sont reliés entre eux par des réseaux à haut débit et au reste du monde par des infrastructures lourdes, mais qui ne se traduisent pas par des concentrations urbaines importantes. Il en résulte une articulation forte aux logiques de la mondialisation, mais le quotidien se déroule dans des unités urbaines de moyenne importance, dans lesquelles les périphéries sont à courte distance des centres et les campagnes relativement proches des centres urbains.

Dans la mesure où le centre de gravité de la métropole n'est plus le centre historique mais un ensemble de pôles périphériques qui deviennent les véritables moteurs de la dynamique urbaine, le cœur historique, tout en gardant une fonction symbolique importante, devient en fait un espace de référence culturel davantage que le territoire qui entraîne l'ensemble métropolitain.

La réorganisation de l'espace métropolitain à une échelle beaucoup plus vaste qu'actuellement peut avoir un effet d'entraînement sur un territoire qui dépasse de loin l'aire urbaine actuelle. Le moteur du développement n'est pas interne à l'aire urbaine, il est extérieur à celle-ci. Le territoire de l'aire urbaine se restructure lentement par rapport à ces polarités externes. L'ensemble devient un réseau de pôles qui constituent une vaste région urbaine sans véritable centre, mais pas sans organisation urbaine. Ce n'est pas une ville diluée, un magma urbain. Mais un système fait de multiples petits pôles qui sont chacun à la fois compatibles avec une ambiance de métropoles et avec une certaine proximité avec une campagne encore relativement préservée. Ni « monstre urbain ni campagnes délaissées » ce scénario prend au mot la logique de la diffusion urbaine, tout en la canalisant vers une direction différente. Il tient du scénario 1 qu'il ne prend pas de revers, ou à rebrousse-poil, mais qu'il conduit vers une logique de re-polarisation métamorphosée. L'usage de l'automobile serait réduit, puisque le quotidien hors espace de travail n'impliquerait pas son usage et que les relations domicile-travail pourraient être structurées par des TC lourds de pôles à pôles.

Les logiques étant ce qu'elles sont, parce qu'il y a des modes de vies qui poussent à la dilatation liée à des phénomènes de société assez prégnants, on reconnaît cela, mais on fait en sorte qu'il y ait un nouvel équilibre entre le collectif et l'individuel.

Ainsi les enfants sont-ils inscrits dans une logique d'espace temps réduit par rapport à l'école, ce qui leur évite de prendre une voiture ou un bus. Il n'est pas nécessaire de prendre sa voiture pour aller chercher son pain.

La société civile s'auto-organise selon un modèle basé sur des petites collectivités à échelle humaine, ni très loin de la grande ville, ni très loin de la campagne. La mixité fonctionnelle urbaine est l'objet principal de l'activité d'aménagement urbain. Son mode d'expression sociétal, ce sont des réseaux d'habitants qui jouent sur une double échelle d'espace-temps (les temps de la mondialisation des échanges) et les temporalités de l'espace de proximité. Sa formalisation passe par une organisation de l'espace origine et différente de la forme dominante.

Application au projet ITER

Logique de dédensification raisonnée de l'espace polarisé, avec une répartition des nouveaux effectifs pour l'essentiel dans les communes rurales et les petits pôles urbains qui entourent Cadarache sur un rayon de 30/40 km, dont Manosque, mais en évitant une trop forte concentration sur ce seul pôle urbain, en évitant également de sursaturer le pôle d'Aix-en-Provence. C'est la logique du semi rural-urbain, avec un processus de périurbanisation reconnu, mais assumé à travers le renforcement des petites communes rurales, dont les équipements retrouvent une capacité d'usages qu'ils avaient tendance à perdre, tout en rejetant la formule du mitage foncier. Ce sont les

bourgs et les villages qui sont les principaux bénéficiaires du développement du centre de Cadarache. Cependant, le pôle d'Aix, principal centre serveur en équipements collectifs publics et privés, bénéficie des retombées de l'implantation de cette nouvelle population dans la périphérie du Pays d'Aix. Ainsi, à moyen terme, Aix-en-provence est-elle amenée à se développer, notamment du fait de la concentration en société de services et de l'existence d'un pôle universitaire de premier plan. ITER entraîne des effets induits mais indirects. Sa population est donc destinée à augmenter comme « deuxième boucle » issue de la mise en place du programme ITER. On peut parler d'un effet multiplicateur indirect, avec un renforcement du nord de la région urbaine d'Aix-Marseille.

2.3 Quelles conclusions tirer de ces quatre scénarios ?

1. La trajectoire « ville-métropole » comme un vecteur de crise rampante.

La Ville-métropole est placée sur une logique qui paraît en contradiction avec des images alternatives possibles qui atténueraient les risques actuels. Sur la durée, on a le sentiment que la trajectoire actuelle tendancielle n'est pas bonne, que l'on n'est pas sur un bon chemin.

Segmentation spatiale et sociétale, dérégulation globale locale dont les plus fragiles risquent d'être les victimes. Pas de crise globale, mais des phénomènes de dysfonction relative de la société dans son territoire, d'autant plus accélérés que l'on irait vers d'autres chocs externes, d'autres événements possibles qui percoleraient négativement avec la direction dominante du système actuel. Les couches sociales concernées ne sont pas ou plus uniquement les couches dites défavorisées de l'époque fordiste. A celles-ci s'ajoutent de nouvelles catégories, à savoir les couches moyennes inférieures qui ont pris leur essor dans les années quatre vingt avec le processus de tertiarisation généralisé, le phénomène des deux-tiers des actifs dans les services. L'espace est ici à la fois conséquence et cause. Conséquence, comme phénomène qui enregistre les mutations, et cause, comme facteur d'accélération des phénomènes par les coûts induits qui en résultent sur le budget des ménages, sur un mode de vie coûteux et qui risque de piéger des familles entières. On est placé sur une trajectoire de dysfonction latente ou virtuelle qui peut devenir réelle, et qui peut produire un effet de boucle avec le système en général. Car si on n'arrive plus à se déplacer, ou si les gens qui sont obligés de faire 50 km vont être amenés à dépenser la moitié de leur budget familial simplement pour arriver à travailler, cela se traduira par une baisse du niveau de vie, ce qui se passe déjà pour beaucoup de gens. Le niveau de vie réel de beaucoup de résidents de la grande banlieue diminue tout simplement parce, quand ils dépensent un tiers de leur budget en déplacement et autre, cela correspond à une baisse réelle de leur niveau de vie, sans compter la qualité de l'environnement, des paysages...

2 Développement durable et philosophie politique : la question du modèle critique.

Quelles alternatives par champs thématiques :

- Soit on se soumet aux logiques dominantes, c'est la liberté de chacun
- Soit on préconise des comportements d'adaptation. On ne lutte pas contre la mobilité, mais on peut faire du co-voiturage, on peut promouvoir une logique de proximité..
- Soit on préconise une politique de transports en communs régionaux très active.

La question est de savoir si, compte tenu de l'organisation du territoire effective, les transports en commun représentent encore une alternative crédible.

On se rend compte qu'il existe une sensibilité croissante de la population à la question de l'environnement, à l'impact des politiques de transport sur la vie quotidienne de la population. Pour

autant, est-ce que ce changement des mentalités se traduit par une évolution des politiques publiques, dans un sens réellement différent ? Ce n'est nullement certain. Il faudrait que cette prise de conscience entraîne une contre tendance dans les choix publics, en revalorisant fortement la priorité aux transports collectifs. Est-ce possible ? Le groupe en doute sauf si un facteur exogène, comme l'augmentation croissante du coût du pétrole, crée une nouvelle donne. Mais, même ce facteur n'est pas forcément un facteur décisif, car la logique dominante est tellement inscrite dans les pratiques et les jeux d'acteurs qu'il est possible que les comportements des usagers ne changent qu'à la marge. De plus, le système technico-économique, qui n'a pas intérêt à une remise en cause du couple espace-temps basé sur la domination sans partage de l'automobile, ne peut que chercher des parades technologiques au renchérissement du coût de l'énergie, comme la voiture à combustion à l'hydrogène, ou le moteur hybride, basé sur un usage électrique pour des petites distances, qui représentent 80 % des distances parcourues par un automobiliste moyen. Ainsi, on peut concevoir l'idée selon laquelle il n'y aura plus de véritable problème d'approvisionnement en pétrole d'ici une vingtaine d'années, ce qui, du même coup, ferait retomber l'idée selon laquelle la densification de l'habitat est une nécessité et une réponse soutenable à la question de la vie quotidienne de la population des pays développés.

On peut également soutenir l'idée qu'il y a actuellement une course de vitesse entre deux logiques, et à la limite, deux philosophies : celle de la ville dense, et avec cela, de la cité, au sens de l'agora, d'une société citadine, basée sur l'échange, le contact, une société civile vivante qui se parle et qui (se) pense ensemble, ce que nous appelons le modèle critique, et la société par l'échange virtuel, l'individualisation et l'enfermement de chacun sur ses intérêts particuliers. Il s'agit bien de deux visions du monde qui s'affrontent à fleuret moucheté, dont le développement durable est plus le prétexte que l'enjeu réel. Il y a quelque chose « derrière » le développement durable, qui est une autre vision du monde. Il est sans doute important de le dire, et de ne pas croire ou faire croire que derrière la porte du développement durable il n'y a rien. Il y a quelque chose et ce quelque chose est fondamental, car il permet de donner un sens au développement durable, qui n'est qu'une façon d'opérationnaliser cette vision critique de la société. A ce sujet, les récentes théories de la décroissance sont intéressantes car elles disent tout haut ce que l'on pense tout bas quand il est question de développement durable, à savoir que la vraie question du développement durable, c'est le développement. Le développement est-il par essence durable ? On peut en douter.

3. Supposons que le modèle critique devienne la norme, le référentiel des politiques publiques, alors toute une série de questions se posent sur la question du quoi faire et comment faire.

-3.1 Le point d'origine : le tendancier, le fil de l'eau.

L'extension de ce mode de développement dans un contexte de changement climatique, et avec un prix du baril élevé et des niveaux de taxes également élevés, entraîne deux types de conséquences :

- 1^{er} type : même s'il y a des progrès importants avec l'installation obligatoire des pots catalytiques sur les voitures, avec une augmentation importante des pics d'Ozone, une contribution bien plus forte de l'aire métropolitaine aux gaz à effets de serre, des problèmes de santé, une dégradation de la qualité de la vie est probable. On trompe les gens avec la couleur du ciel bleu. Aujourd'hui les touristes qui viennent à Marseille disent, « il fait beau, on sent l'air, le Mistral », ils ne se rendent pas compte que c'est pollué, et que c'est l'une des régions la plus polluée d'Europe.
- 2^{er} type, au niveau social, sociologique, le risque est l'accroissement des inégalités devant l'accès au travail, y compris les inégalités à la mobilité, des comportements segmentés selon les CSP, risque diffus, sans crise globale, mais avec une multitude de mini crises localisées, larvées.

-3.2 Le problème, ce sont les effets d'inerties.

Il existe une réelle prise de conscience collective au sujet de l'évolution de l'écosystème planétaire. Or cette mutation du système est la conséquence de pratiques sociales et économiques de chaque acteur et de chaque habitant de la planète. La réponse au changement global passe par un changement aux échelles micro. Cependant le niveau micro continue sur la lancée des facteurs qui produisent la situation globale actuelle. Et tout particulièrement, le modèle d'organisation de l'espace ne change pas.

Nous sommes sur un objet dur, qui produit sa logique. Tout se passe comme si une contradiction était en train de se développer entre tendances lourdes et facteurs émergents. A l'époque du prix du baril de pétrole à un niveau faible, nous avons produit un type d'espace donné. Aujourd'hui, le prix du baril double ou triple, et pourtant on continue à produire le même type d'espace. La question est : si on continue comme cela, est-ce que l'on ne va pas dans le mur ? Jusqu'à quand le système urbain va continuer à se développer sur son ère comme si de rien n'était ? Quels sont les facteurs qui feront changer, même de quelques degrés, son orientation ? Est-ce dire que c'est un système qui a une très forte capacité d'inertie ?

Il faudra 10 ans pour construire le LGV, 20 ans pour percevoir les effets du TGV sur l'espace et 30 ans pour élaborer des politiques alternatives... Dans le domaine infrastructurel, les effets d'inertie sont considérables. A la limite on peut se demander si les effets du changement climatique ne sont pas plus rapides que les prises de conscience de l'incidence des politiques publiques sur les organisations territoriales. Un degré en plus de réchauffement cela représente un doublement du nombre de jours de dépassement de la norme acceptable de pic de pollution. Et quand on en sera à 90 jours de dépassement de la norme, les effets immédiats sur la santé, sur la vie quotidienne risquent d'être très lourds. Donc, dans le jeu des relations long terme/court terme, ce ne sont pas forcément les facteurs que l'on imagine qui ont un impact le plus rapide.

Comment les facteurs du long terme s'enchevêtrent-ils avec les facteurs du court terme ? Entre les effets de longs termes qui prennent la forme de phénomènes émergents dans le court terme, les phénomènes du court terme produits de phénomènes antérieurs lourds, des effets de contexte qui pèsent davantage qu'auparavant et sur des rythmes temporels plus rapides, on voit que la combinatoire long terme /court terme est en train d'évoluer. Le contexte pèse sur les systèmes beaucoup plus rapidement qu'il y a quelques décennies. L'enjeu est de mettre à jour ces éléments et de les articuler, sur un champ particulier, par exemple le thème mobilité /dynamiques urbaines, lié aux changements de comportement, et de réintroduire le « durable » comme une sorte d'exigence : comment penser autrement.

- 3.3 Un développement économique sans impact environnemental négatif. Est-ce possible ?

Il conviendrait de faire en sorte que, dans un scénario au fil de l'eau, il soit possible de faire prendre conscience des effets et de l'impact de toute stratégie qui ne viserait pas au découplage entre l'économie et les impacts environnementaux et sociaux. Si on ne découple pas cela, avec une croissance extensive, les impacts économiques et sociaux sur l'environnement seront importants. D'autre part, dans un pays qui connaît une crise du travail, qui manque de travail, il ne faut pas que l'impact des politiques environnementalistes soit négatif sur les activités, ait pour effet une suppression nette d'activités. Il en va de l'acceptabilité sociale des politiques en faveur de l'environnement.

Est-il est possible d'opérer ce découplage ? Et si on découple, que cela implique-t-il en termes de choix collectifs, en termes de comportements individuels ? Est-ce que dans la tête des élus

aujourd'hui, il ne peut pas y avoir de développement sans extension et consommation d'espace et broutage de valeurs foncières ?

4) Sur quels facteurs est-il possible d'agir ?

Il y a des éléments sur lesquels on ne peut pas agir, ou alors très difficilement, et d'autres sur lesquels on peut agir, mais comment ? Car parallèlement à cette diffusion du peuplement vers des zones éloignées de la ville, il y a un retour sur la ville. Mais ce retour sur la ville, il se fait spontanément de quelle façon ? Au lieu de dire « il faut arrêter le peuplement de la périphérie », - il conviendrait de se poser la question: la vie sociale en périphérie urbaine ne risque-t-elle pas de poser de tels problèmes au cours de la prochaine décennie, dans le contexte du vieillissement démographique, qu'un nouveau regard sur la ville va devenir inéluctable. Mais les collectivités locales, tout en étant conscientes des problèmes, hésitent à « se jeter à l'eau ». La question est de savoir sur quel levier agir et comment engager des processus qui s'enchaînent les uns avec les autres de façon à créer des boucles vertueuses.

La question est de savoir comment, avec des acteurs, il est possible, progressivement, chacun à sa place, vous Etat, vous collectivités locales, de faire en sorte que l'on agisse dans la même direction. Sinon, sauf s'il y a une rupture globale, on n'arrive pas à contrôler les phénomènes. Sur des dossiers comme cela, il faut travailler sur la réalité des choses. Je suis d'accord avec la ville rêvée. Mais à force de se le dire, on se rend compte que l'on ne peut pas faire grand-chose.

-5. Tourner la barre au bon moment

-5.1 Les horizons des acteurs sont différents selon leur position sociale.

On dit souvent : un travailleur, son horizon est à quelques mois, un cadre, à un an, un dirigeant d'entreprise, à quatre, cinq ans, un super patron, à 20 ans. La capacité à se projeter à long terme est variable selon la position des acteurs. Si, quand je tourne la barre d'un degré, le navire ne tourne pas de suite, ce n'est pas grave, il va tourner. La question, c'est de tourner la barre au bon moment pour que, à $T+x$, le navire ait tourné.

Je ne suis pas gêné par le fait que les phénomènes lourds continuent à produire leurs effets. Si l'on prend en compte l'aire d'un navire, ce qui compte, c'est de savoir quand on va tourner la barre. Ce qui implique de se tenir en éveil, mobiliser les marins de façon à faire la manœuvre au bon moment. Le rôle de la prospective c'est de nous aider à tourner la barre au bon moment. Si les techniciens avaient été suffisamment forts il y a trente ans pour faire le doublement Aix-Marseille, on n'en serait pas là maintenant. On l'aurait maintenant.

A un moment donné il y a un choc. L'impact sur l'objet ne se fait pas aussitôt. Il peut se faire dans quelques années, ce qui entraînera le système dans une direction différente. Selon les choix qui seront faits à un moment, le changement d'orientation sera plus ou moins rapide. L'interface entre le changement décisionnel et le court des choses va se faire plus moins bien. Qu'est-ce qui fait qu'il va se passer quelque chose ? Quels éléments faut-il réunir pour qu'il se passe quelque chose ? D'abord il faut bien étudier le courant tel qu'il est. Ensuite, quels sont les éléments du contexte qui font que l'on peut penser que l'objet va bouger, qui auront un impact sur lui, et enfin, sur quel point faut-il agir pour orienter le système dans une direction différente, qui positionnera le système dans une voie nouvelle, avec, ne serait-ce qu'une très légère inflexion par rapport à sa dynamique antérieure ?

Sur la question des déplacements, qui est une question incontournable sur notre sujet qu'est-ce que l'on peut penser qu'il serait possible de faire ?

- 5.2. Il faut mettre en œuvre une politique foncière ambitieuse.

Il y a une stratégie foncière qui reste décalée par rapport à la réalité des tendances. Il faut chercher les opportunités foncières sur lesquelles on peut, soit poursuivre le mode de développement ancien, soit changer de mode de développement.

-La Communauté de Communes du pays d'Aix dit : « moi je n'ai plus de terrains, donc on va chercher du terrain ailleurs, et négocier des avantages avec d'autres collectivités, en particulier pour installer des entreprises, contre certains avantages par rapport à ces autres collectivités ».

C'est une stratégie d'adaptation. On reste dans le postulat selon lequel on s'organise sur un mode de groupage du foncier extensif, sans densifier le foncier existant : le mode développement reste le même.

-Nous avons environ 5.000 hectares de zone U et NA sur le Pays d'Aix et 10.000 hectares de zone NB. La Pays d'Aix a fait une étude sur le nombre de logements localisés en zone NB : 12.000 logements sur 10.000 hectares. Sur les 5.000 ha de zone U et NA, on a 4.000 ha d'urbanisation diffuse, pas encore occupés dans les bonnes conditions de développement urbain. Ce qui veut dire que nous avons environ 150 .000 habitants dans des zones d'urbanisation diffuses. Or le Pays d'Aix dit, on n'a plus de terrain ! On n'a plus de foncier, la pression foncière est insupportable, donc on va faire des « près ZAD ». Ce sont des espaces non encore urbanisés. Les espaces disponibles, donc les espaces non urbains, les nouveaux espaces. Par conséquent, on continue le même processus.

Le problème n'est pas sur le mode de faire, mais sur la compréhension ou l'assimilation par les acteurs des types de politiques à promouvoir. Faire de la politique foncière, c'est bien, mais si c'est pour refaire les erreurs que l'on a commises depuis trente ans on ne fera pas grand-chose de mieux. Le choix du mode de développement pose des questions de fond sur « qu'est-ce que l'on va faire » ?

-5.3 Une urbanisation périphérique au moindre coût à court terme risque d'être très coûteuse à long terme. Réinvestir les espaces intermédiaires entre périphérie et centre ville.

Les espaces d'accueil à finalité commerciale sont installés là où c'est le plus rapide et le plus facile à réaliser, c'est-à-dire sur des espaces non bâtis, hors la ville. Pourtant, on a de moins en moins d'activités qui ne peuvent pas être absorbées par la ville. Ce que l'on installe dans les zones d'activités périurbaines, pourrait très bien être localisé ailleurs. On pourrait mieux les intégrer dans la ville qu'hors la ville.

On se pose souvent la question de l'accessibilité. Or les systèmes multipolaires existants sont tels que ces pôles d'emplois pourraient être localisés dans des espaces intermédiaires entre les pôles centraux et les périphéries. A part la logistique, à priori, il n'y a pas grand-chose qui empêche leurs implantations dans des zones d'activités plus urbaines.

Il est vrai qu'une partie de l'activité économique est effectivement non assimilable à une pratique urbaine de centre dense. Mais les trois-quarts des activités n'ont pas de contraintes particulières qui les empêcheraient d'être assimilées par la ville. La question des espaces intermédiaires doit être reposée, de façon à les densifier, à les polariser comme pôles relais des pôles centraux, avec une double fonction, d'une part pour alléger les pôles centraux, et d'autre part pour structurer les espaces périphériques et créer une polarité urbaine qui diffuse sur les espaces périphériques, et qui l'organise. Tout se passe comme si une exigence de fonctionnalité inter-zone devenait de plus en plus nécessaire.

- 5.4 L'économie est par nature très consommateur d'espace. Quelle alternative à l'étalement ?

- Il y a une telle mobilité des entreprises que cela implique de l'espace. Cela tient beaucoup aux capacités d'adaptation des systèmes. Prenons un exemple sur le pays d'Aix. Les supermarchés périphériques du pays d'Aix se sont trouvés bloqués en termes d'espace, car ils sont relativement

proches du centre. Face à la nécessité de grossir, ils ont trouvé des alternatives pour grossir sur place. L'un d'entre eux, qui n'est certes pas une très belle réalisation architecturale, a trouvé la solution : ils ont multiplié par deux ou par trois leur capacité de stationnement en même temps qu'ils rationalisaient complètement l'agencement du magasin et de sa logistique, par des flux beaucoup plus tendus. Ils stockent très peu au niveau des Mille même. Par contre, ils ont accru leur capacité de stationnement à la verticale. A un moment donné, dans la théorie foncière, ils vont trouver une solution à l'impossibilité de l'extensivité en se densifiant eux-mêmes. C'est anti-social, c'est totalement ségrégatif, mais c'est un excellent moyen de lutter contre l'étalement urbain.

-Il faut favoriser des stratégies de renforcement sur place, créer des capacités d'accueil qui ne contrarient pas les processus de création de l'emploi. Le mouvement des entreprises, c'est aussi un accélérateur de dynamique économique. Si elles ne bougent pas, c'est qu'elles sont malades. On peut se poser la question de savoir s'il ne faut pas freiner la dynamique de développement de la dynamique du système et du développement économique. Ne l'accélérer que pour le déplacer, ce n'est pas forcément une bonne chose.

Dans le territoire on a souvent favorisé la logique de la consommation d'espace doublée d'une logique de délocalisation conjoncturelle plutôt que de l'enracinement structurel d'activités économiques à des endroits clés.

On a vu des aller-retour d'entreprises de Marseille vers Vitrolles, et retour sur Marseille avec une entreprise qui s'est délocalisée sur Vitrolles et qui, au bout d'un certain temps, s'est rapatriée sur Marseille, ce qui a entraîné une banalisation de la ZI de Vitrolles sur des activités qui sont difficiles à reconverter. Il y a beaucoup de phénomènes sur lesquels on n'a pas pris, car on n'a pas su réfléchir pour éviter ce genre de pratiques. A Marseille, on est passé de moins de 2.000 logements par an il y a quelques années à 5/6.000 logements par an, alors qu'il n'y a pas plus de foncier disponible à priori. Il faut donc « créer » du foncier, là où il n'existe pas en apparence.

-Les espaces naturels sont perçus comme des entraves au développement, qui incitent à faire des sauts de puce vers le périurbain.

Les franges et les espaces naturels sont vus comme un moyen d'empêcher le développement, sur le mode, « vous avec vos espaces naturels, vous empêchez la ville de se développer, et de ce fait, la pression foncière devient de plus en plus forte, et donc vous contribuez à la périurbanisation et à des modes de vie qui sacralisent la voiture, par-ce que l'on fait 100 km par jour ou plus ». On fait comme s'il ne peut pas y avoir synergie entre ces deux modes de pensée et qu'il n'y a pas de passerelles possibles entre la notion de cadre de vie et un développement économique satisfaisant.

-Les espaces naturels protégés sont considérés comme des entraves au développement. La question de la protection des espaces naturels est considérée par la plupart des acteurs comme un facteur négatif, d'empêchement, et non pas comme un facteur positif. Cela n'est pas considéré comme un moyen d'améliorer la qualité de la vie et d'apporter un avantage global à la société.

6. Gouvernance et modèle d'urbanisation

Le modèle dominant est bien perçu comme ne pouvant pas permettre de régler des problèmes de fond, mais les acteurs ne voient pas comment proposer un modèle alternatif.

Il y a une sorte de renoncement à l'idée d'une sorte de maîtrise des phénomènes. On voit bien que la situation telle qu'elle est n'est pas bonne, mais on ne voit pas comment changer le cours des choses. On ne voit pas comment orienter le système d'organisation de l'espace dans une voie qui engage sur une trajectoire nouvelle.

Peut-être parce que l'on n'a pas une vision d'ensemble. On prend le problème par tel ou tel petit bout. Comment trouver ce modèle qui oriente autrement ces différents modes de faire ?

Quand on travaille sur le SCOT de Marseille Métropole, il y a différents groupes de travail. Il y a des groupes sur les sports, sur l'économie, sur l'habitat, sur les transports, et nous sur l'environnement. On travaille de façon très sectorielle. Et à un certain moment on se tourne vers vous, et on s'entend dire, « mais l'environnement doit être transversal ». Tout est sectorialisé, et tout à coup, on vous fait comprendre que le seul domaine qui doit être transversal, c'est l'environnement, c'est-à-dire qu'il doit se plier aux autres. C'est un état d'esprit très particulier. Quand on dit que le développement durable devrait être partout, et porté par tous : il faut que ce soit une mission clairement affichée, comme priorité et comme fil conducteur de l'ensemble, sinon le Développement Durable est partout et nulle part

Une gouvernance par l'application par la norme et non pas par le consensus

La directive programme de l'U.E. devrait permettre de faire des évaluations environnementales sur le développement durable exprimé dans les projets de SCOT. Le cadre de référence des politiques territoriales est un outil qui doit permettre d'évaluer très vite votre projet environnemental. Malheureusement, ce n'est pas l'intelligence qui va primer, c'est la règle. Si c'est l'intelligence qui prime, les gens vont vous dire, « il faut que l'on fasse cela, on est conscient de ce que nos projets de territoires vont entraîner sur l'espace et l'environnement, on va faire cette évaluation, et ça va avoir une chance de modifier la dynamique ». Mais là, comme cela va être obligatoire, être normatif, c'est la facilité. Ainsi, la Communauté d'agglomération de Nice utilise la grille RST du CETE pour faire l'évaluation de son projet d'agglomération : le résultat, c'est qu'ils considèrent qu'ils sont dans les normes, donc qu'ils sont que leur projet est durable. Il y a un « confort de la norme » qui évite de se poser trop de questions..

7 Produire les conditions d'une alternative.

Il faudrait imaginer un scénario 5, qui serait basé sur la construction des contre-pouvoirs. On peut identifier un scénario différent du point de vue de leur mode.

7.1 Par rapport à la question de l'action collective, il est possible de faire deux hypothèses :

Hypothèse 1 : On considère que l'on est sur un système invariant en termes de logique économique, et sur des logiques de contexte que l'on connaît bien (la mondialisation), elles-mêmes invariantes dans leurs grandes tendances, et on laisse « courir » les effets du système notamment dans ses aspects sociaux-territoriaux.

C'est la position de l'autruche, qui est souvent celle d'élus qui se disent : « ce que vous dites est possible, mais cela ne concerne ni ma mandature, ni la suivante, et les coûts collectifs de la prise en compte des enjeux de la mandature suivante sont trop élevés pour que je les prenne en considération. Donc, je préfère la solution du moindre risque actuel contre le moindre risque à long terme ».

Hypothèse 2 : Nous sommes sur des logiques en mutation, il y a des risques qu'un changement de contextualité socio-économique aggrave les phénomènes de concurrence métropolitaine et de crise de régulation intra-métropolitaine, les deux questions étant intriquées. Ce n'est pas l'une ou l'autre qu'il faut maîtriser, mais les deux en même temps.

Si Marseille ne renforce pas son positionnement, notamment par rapport à Turin, Gênes, Barcelone, elle risque de perdre des places en termes de captage des logiques de la mondialisation. Si Marseille veut garder sa place, Marseille doit intégrer les logiques du positionnement métropolitain vers le haut.

Mais en même temps, si par son mode de développement, elle accroît l'enclavement et la marginalisation de couches sociales entières, et si elle détruit ses propres éco-systèmes, elle risque

de remporter une victoire à la Pyrrhus, c'est-à-dire « gagner pour perdre », à la fois symboliquement, en termes d'image et pratiquement, réellement, à travers des crises sociales à répétition qui finiraient pas mettre en danger son positionnement international.

La question est donc de savoir comment marcher sur ses deux pieds, celui du positionnement économique et celui du couple société-environnement. Autrement dit, comment aller dans le sens d'une métropolisation capable d'afficher un mode de développement différent, de produire un chemin global de développement différent ? Comment produire une autre identité à travers le développement durable ? Comment penser un autre modèle ? Comment le développement durable peut-il enclencher une trajectoire différente et être entendu par les citoyens, les citoyens en général, pas seulement tel ou tel milieu social a priori convaincu de la nécessité de changer les pratiques, mais par l'ensemble, y compris par ceux qui sont piégés par un système qui a été produit antérieurement et qui les a produits et qui auront tendance à souffrir en silence.

Si on veut corriger tous les éléments qui remettraient dans l'ordre ce développement qui a été peu ou mal maîtrisé, il faudrait puiser dans une série de micro-actions qui emmènerait peu à peu vers un autre chemin de développement.

L'idée consistant à dire, « il faut densifier » est un combat illusoire, même s'il y a sans doute de la recomposition à faire.

Probablement, il faut préconiser un développement intelligent des transports collectifs. Développement intelligent, ça veut dire quoi ? C'est là où cela devient compliqué, mais il y a des ouvertures possibles, et la prospective a le pouvoir de dire un certain nombre de choses. Sur le routier, il y a une idée qui se développe actuellement pour contrecarrer l'extension de plus en plus grande du péri-urbain, c'est l'idée **d'autoroute apaisée**, c'est-à-dire d'introduire des vitesses limitées, car cela augmente la possibilité pour les gens d'habiter plus loin (car le débit augmente quand la vitesse est limitée), ce qui a été mis en œuvre par les grenoblois. Bien que ce ne soit pas la solution miracle, car il y a télescopage entre les différentes échelles de déplacement. De même une taxation de l'usage de la voiture. On va vers des outils de régulation, mais que l'on aura peut-être du mal à mettre en œuvre au plan politique. Ce sont des idées nouvelles qui sont en gestation. A une échelle de vingt ou trente ans, cela peut avoir des effets réels et cela donnera peut-être une image un peu différente. Mais beaucoup de décideurs politiques, devant les difficultés politiques pour prendre les mesures qui s'imposent se disent qu'il faudra une crise de l'énergie qui oblige à prendre les mesures que l'on ne peut pas prendre naturellement. Donc on attend, que ce soit Bruxelles, ou le cours mondial du pétrole, qui décide à la place de « décideurs ».

7.2 Un exemple : une voie dédiée aux transports en commun sur l'autoroute Aix-Marseille

On se demande comment il va falloir gérer pendant les deux années qui viennent, la voie ferroviaire entre Aix et Marseille. On va faire un doublement de la voie ferrée sur une partie de la ligne et pour cela on arrête l'exploitation pour les passagers. Actuellement le trafic passager est faible, 1500 voyageurs/jour. La navette routière, qui représente un trafic énorme par rapport au trafic ferroviaire, va simplement augmenter la fréquence. La position de la communauté d'Aix est de dire : pourquoi on ne réserverait pas un couloir spécial sur l'autoroute pour les bus ? Mais c'est techniquement assez complexe à réaliser. Cependant, c'est une occasion unique pour aborder la question de trafic collectif en site propre... C'est l'occasion d'organiser un transport collectif durable performant. Au moins, est-ce que l'on aura l'occasion d'aborder la question de front ? Et est-ce que l'on aura l'occasion d'agir sur la circulation routière, ou est-ce que l'on va se lamenter une nouvelle fois ? Le progrès nécessite quelques efforts.

Si on met en place cette voie avec un débit d'un bus toutes les cinq minutes en heures de pointe et de dix minutes en heures creuses, cela ne fait jamais que 12 bus à l'heure. Il est difficile de neutraliser une telle emprise pour quelques centaines de personnes. Et l'acceptabilité sera faible si on ne voit pas des bus qui arrivent très fréquemment. S'il y a beaucoup de bus, les automobilistes peuvent accepter la discipline, sinon, cela va être difficile à faire accepter, alors que le flux routier, représente plus de 100.000 véhicules/heure, 140.000 en heure de pointe.

Dans ce cas de figure, qu'est-ce que cela signifierait à travers la grille en quatre scénarios, Si l'on s'appuie sur le scénario soumission, on se désintéresse de la question. Pour le scénario de l'adaptation, c'est le covoiturage.. Pour le scénario de l'atténuation, c'est le transport en commun en site propre. Pour le scénario de rupture, cela serait quoi ? Le problème, c'est que l'on ne peut pas faire des transferts brutaux sur les transports collectifs, car ils n'ont pas la capacité suffisante. Si on double la fréquence des transports collectifs, cela devient possible, mais cela demande des efforts extraordinaires, et le résultat ne sera jamais que 10 % de trafic routier en moins. On dit cela sur un horizon court. A l'échelle de vingt ou trente ans, cela serait différent. Le problème, c'est de basculer peu à peu vers des schémas différents.

8. Conclusion. Quel message est-il possible de faire passer aux acteurs publics ?

Le tendanciel correspond à une figure de non satisfaction latente. Si on estime qu'il faut autre chose, qu'est-ce qu'il convient de dire ? L'apport de cet atelier, c'est de se poser la question de savoir ce que l'on peut afficher de concret, de simple, d'acceptable, comme condition pour que le « message » passe. Donc, qu'est-ce que l'on peut dire d'acceptable aux acteurs du champ politique, toute étiquette confondue, de cette agglomération, qui permette d'enclencher un processus différent, un mouvement différent, et cela à travers l'expérience de chacun dans des champs administratifs différents et variés, et de se poser la question du contenu des messages à « faire passer ».

Soit on propose une logique d'adaptation, qui intègre des éléments de la problématique du développement durable, sans viser un changement des conditions structurelles dominantes. C'est la situation qui serait en fait la situation dominante actuellement, dans la mesure où le « système » (normatif, réglementaire..) a, de fait, assimilé des orientations « pro durables » de façon à éviter les aspects les plus inacceptables des processus de non durabilité, par exemple dans le domaine environnemental, la création des parcs régionaux et nationaux, ou encore la réalisation des équipements collectifs de base dans les espaces urbains périphériques. Ce qui montre que le système est loin d'être « aveugle » aux préoccupations des citoyens, y compris dans une logique de valorisation du système marchand dans des formes novatrices, comme les commerces de bricolage qui étalent leur puissance à l'orée des zones métropolitaines. Une adaptation qui permet de tracer un chemin de développement plus acceptable que le système purement orienté vers une surconsommation individuelle de ressources à l'évidence rares comme l'énergie fossile, qui suscite un système productif orienté vers l'innovation technologique qui augmente l'efficacité énergétique des voitures par exemple, et de façon significative. Cependant, ce n'est pas ce modèle qui va quoique ce soit changer la situation des millions de gens qui sont obligés d'utiliser leur voiture au quotidien, et qui, à la limite, ne fait qu'aggraver le problème en donnant une illusion d'économie de ressource. Les logiques des économies de la maturité sont caractéristiques de cette situation : on fait de gros efforts pour améliorer à la marge le système technique, ce qui ne fait que retarder le moment d'un basculement vers un autre paradigme. La question est alors de savoir de quel autre paradigme il peut être question sur le plan de l'organisation de l'espace ? Mais d'abord, est-ce par l'espace qu'un système peut changer ? Sans doute pas. Mais il peut contribuer à lui faire prendre une direction différente. C'est le scénario de l'atténuation, qui traduit l'aspiration à un vrai virage, à travailler sur les causes profondes de la non durabilité. Le problème, c'est que ces causes sont largement situées dans des déterminants généraux du système, notamment dans les logiques qui régulent la mondialisation. Cependant, ce « modèle » dit de l'atténuation peut permettre de poser les jalons d'une autre logique et de la contribution des aménageurs.

La question de la densification est naturellement ce qui vient à l'esprit. Jusqu'où est-il possible d'aller ? De fait, tout un ensemble de fonctions ne peuvent plus, aujourd'hui, être localisées dans les centres urbains. Le système productif, qui a besoin d'espace, a profondément intégré la variable « espace » comme facteur de réduction des coûts de production, tant à l'échelle mondiale qu'à l'échelle locale. Les marges de manœuvre sont plus faibles qu'on ne le croit. Le thème de l'empreinte écologique représente une ouverture, ne serait-ce qu'à travers la prise de conscience qu'elle suscite mais il peut être intéressant de faire des hypothèses plus radicales. En effet, tant que l'on ne met pas en cause la forme spatiale récurrente de l'organisation spatio-économique dominante, qui est celle de la métropolisation, il y a peu de chances que les dynamiques spatiales évolueront de façons significatives. Or on peut se demander s'il n'est pas possible de produire de la métropolisation sans métropole. A la limite, le « jeu » consiste à se dire : « si l'on pousse jusqu'au bout la logique de la mobilité, liée à la dominance d'une société de communication, on peut se demander si une métropolisation sous forme de petits pôles répartis sur de très vastes espaces, intégrés les uns avec les autres dans une logique de réseaux et de systèmes de nœuds ne rendrait pas possible la fin du phénomène d'extension-étalement à l'infini des grands pôles urbains métropolitains. Ainsi, le dépassement de l'opposition ville-campagne deviendrait-il possible dans une méga-ville qui intégrerait la campagne comme une sorte de vaste « jardin ». Le système urbain rhénan ressemble à cette configuration, mais irait encore plus loin dans cette logique en archipel, dans lequel les habitants pourraient retrouver le contact avec la nature, mais une nature très humanisée...

Conclusion de la 2^{ème} partie. Commentaires croisés sur Lille et Marseille

Dans le cas de Lille le groupe de travail existait avant notre intervention. C'est une initiative de la ville autour d'une problématique de maîtrise des flux, et en fait, principalement des flux de matières, ou de fluides, dans une optique « marchandise » et pas des flux de personnes. La question de l'espace organisé n'était pas au cœur du questionnement. De plus, il ne s'agissait que des flux de matières sur le périmètre de la, qui est une commune relativement petite en surface, et non pas celui de l'agglomération, qui dépend de la communauté urbaine de Lille. Ainsi, nous nous sommes, de fait, intégrés dans une « mécanique » pré-existante. Il n'était d'ailleurs, n'avait pas prévu de faire un travail de prospective. Cette idée est apparue « chemin faisant » si l'on peut dire.

Malgré ces contraintes d'origine, nous avons pu dérouler le fil d'une réflexion de prospective globale sur la question des flux, en intégrant la question des flux de personnes au quotidien et sur le plan résidentiel, et cela dans le contexte élargi de l'agglomération, de façon à comprendre la dynamique urbaine réelle de la zone centrale dans son contexte. Nous avons reçu un accueil très favorable, et le groupe de travail composé d'acteurs de l'agglomération en lien avec la ville de Lille pour des raisons fonctionnelles (eau, énergie, transports..) a pu faire du bon travail, malgré le nombre restreint de séances, et un manque de temps pour favoriser une appropriation des méthodes de la prospective. Le travail collectif a pris la forme d'un questionnement sur des enjeux dont les déterminants majeurs échappent largement aux acteurs publics. Comment, dans ces conditions, promouvoir une politique de développement durable ?

C'est le drame du développement durable local : on veut changer les choses, mais les facteurs sur lesquels il faudrait pouvoir jouer échappent pour l'essentiel à la capacité de maîtrise du niveau local, de sorte qu'il est difficile de faire évoluer la situation, avec deux niveaux distincts qu'il convient en permanence de distinguer : premier niveau : les processus qui génèrent de la société d'une part et de l'économie d'autre part, et deuxième niveau, le champ du politique, qui s'inscrit lui-même dans les logiques dont le cœur est externe aux territoires (les lois, les règlements...). De plus, la culture dominante du développement durable n'échappe pas à un certain empirisme. On n'évalue pas les marges de manœuvres réelles sur le plan de l'acceptabilité sociale des projets, sauf à agir pas à pas, chaque pas entraînant un autre pas, qui est censé entraîner l'adhésion populaire, selon un principe de percolation. On espère ainsi que peu à peu, par contact et diffusion progressive, les processus sociétaux iront se couler dans une logique conforme au développement durable. La méthode a du bon, sinon les choses n'avanceraient pas sur le terrain, et l'on serait toujours en train de faire passer les exigences du court terme avant celles du long terme. Encore faut-il une vision stratégique, basée sur la capacité à faire évoluer la situation du moment en fonction d'une vision à long terme, on a du mal à « piloter » le changement. Cette vision, les élus, et notamment madame le Maire, Martine Aubry, et Madame le Maire adjoint à l'environnement, Danièle Pauliautre l'ont: c'est même l'essence de leur projet politique. La question est de savoir comment confronter cette vision stratégique aux tendances lourdes ou émergentes, notamment dans le champ sociétal. Est-ce que ces tendances sont cohérentes, compatibles, avec les aspirations du politique. ? Et si celles-ci ne sont pas convergentes, du fait du poids des pratiques sociales, qui vont plutôt dans le sens des pratiques très consommatrices d'espaces, écologiquement parlant peu durable, la question est alors de confronter les deux chemins, celui du Politique et celui de la société. Ensuite, la question est de savoir si les tendances sont divergentes, qu'il ce qu'il convient de faire pour les rapprocher, placer les tendances de la société sur un chemin conforme aux logiques du développement durable.

C'est à ce niveau que la prospective est importante, car elle permet de prendre la mesure de cette divergence et ensuite, elle se demande comment la surmonter. C'est donc un outil intéressant à promouvoir dans la construction des stratégies opérationnelles du développement durable. Dans le cas de Lille, l'utilisation de cet outil a été effective, mais très encadrée par l'acteur politique, qui a parfois donné le sentiment de craindre que le discours de prospective ne remette en question les orientations stratégiques élaborées indépendamment de l'activité de prospective.

Dans le cas de Marseille, il s'agit d'un groupe qui s'est constitué à l'occasion de cette étude, et qui a été composé de façon informelle (par « bouche à oreille »), à notre initiative. Il était composé de chargés de mission ayant des fonctions de responsabilité, et de ce fait ayant une certaine marge de manoeuvre par rapport à leur direction respective (sur le mode de la « responsabilité ») : de la DDE des Bouches du Rhône, DRE PACA, de la DIREN, de l'AGAM, de Marseille Métropole, de la ville de Marseille et de l'Université d'Aix-en Provence. Contexte particulier par conséquent, marqué par une certaine liberté de ton, il est vrai rendu possible par le fait que nous avons accepté de ne pas dévoiler le nom des intervenants « sur la place publique ».

De ce fait, il a été possible, d'entrée de jeu, d'ouvrir largement le discours à la critique, d'une part sur le plan des limites de l'action collective publique locale et sur les limites du discours du développement durable, régulièrement contrarié par la réalité des faits. Ce qui est en cause, ce n'est pas l'intention, mais la distance entre le discours et les processus.

Si l'on procède à une comparaison entre les deux cas, il apparaît que dans le cas de Lille, nous n'avons pas pu produire des représentations alternatives par rapport d'une part, aux logiques de l'exploratoire, et d'autre part, par rapport aux intentions normatives. En résumé, il y a des enjeux et il y a des réponses. La question de savoir si les enjeux étaient appréciés à la bonne échelle territoriale ne s'est pas posée puisque le territoire de référence était donné a priori. Et la question de savoir si les réponses étaient ou sont de nature à engager réellement la ville sur le chemin d'un développement durable réel, c'est-à-dire global et structurel, n'a pas réellement été posée. Et, de fait, il est possible de dire qu'elle ne pouvait pas l'être, car on ne peut pas être à la fois dans l'action et dans la remise en cause de l'action, faute de quoi on risque de décrédibiliser l'action elle-même. Par conséquent, nous comprenons intellectuellement la position de la ville, tout en disant, et nous disant qu'il existe un besoin de remise en question des politiques publiques, dans l'intérêt même de la mise en œuvre de ces politiques. C'est ce que l'on appelle l'évaluation. Et la prospective, c'est une forme d'évaluation sous une autre forme, ce que l'on pourrait appeler de l'évaluation anticipative. Il serait heureux, dans leur intérêt même, que les Politiques acceptent de remettre en question leurs politiques et pas seulement par rapport à ce qui a été fait dans le passé, mais également par rapport à ce qui pourrait être fait dans l'avenir. Mais cette mise à distance n'est, il est vrai, pas toujours facile, disons dans le feu de l'action.

La position du groupe de prospective est, d'une certaine manière exactement l'inverse. Voilà des chargés de mission de haut niveau, qui exercent des responsabilités importantes dans le champ de compétence de l'étude, c'est-à-dire la mise en œuvre de politiques publiques de développement durable au sens normatif du terme (la mise en œuvre de principes reconnus par les textes), sous tendus par ce que l'on pourrait appeler un discours public local de bonne volonté (rare sont les élus qui sont contre le développement durable et pour le réchauffement planétaire), qui appliquent par conséquent en conscience les normes et les intentions affichées, et qui constatent que le chemin de développement des territoires fonctionnels sur lesquels ils sont censés agir, au mieux n'évolue pas dans une direction compatible avec le développement durable, et au pire s'en écarte dangereusement et de façon irréversible. Un certain désarroi en résulte : à quoi bon se battre, car ceux qui exercent les responsabilités en question, ne sont pas de simples agents d'application des textes, mais des

« acteurs », qui croient à leur mission. Car chacun sait que ce n'est pas à coup de « baguette magique » que les choses évoluent. Il faut de l'implication et de la volonté. Et les acteurs en question croient en leur mission. Mais ils ont le sentiment de se heurter à des murs. Pas des murs d'incompréhension explicite, mais à des comportements qui conduisent au contraire des chemins qui pourraient aller dans le sens du développement durable. Cela va d'organigrammes qui enferment cette approche dans un cadre tel qu'elle est à la fois reconnue et bridée, jusqu'à telle décision d'autorisation de créer, qui un centre commercial, qui un PLU laxiste sur les zones situées en bordure de périmètres, qui une non décision d'interdiction de construire sur une zone stratégique à fort enjeu foncier et immobilier. Le résultat de ce que l'on pourrait appeler la conjuration de l'indifférence produit ce que l'on pouvait craindre, une bouffée d'oxygène aux mécanismes de non durabilité, dans laquelle s'engouffrent des processus sur lesquels il n'est par la suite pas possible de revenir. C'est toute la question du pot de fer du non durable par rapport au pot de fer du durable.

Reste la question du comment ? On sent bien, dans le cas de Marseille, dont le discours est moins « verrouillé » que celui de Lille, que la réponse n'est pas placée dans une logique normative à l'adresse du politique, peut-être par-ce qu' au fond, on n'y croit plus, ou pas vraiment. La réponse, on la cherche, soit dans les facteurs exogènes qui viendraient au secours de l'endogène, comme par exemple l'augmentation massive du prix du pétrole (mais quand la poussée retombe comme actuellement, l'argumentaire perd un peu de sa force de conviction), ou soit encore dans des facteurs sociétaux, comme par exemple le covoiturage, ou des pratiques associatives de réduction de la surconsommation d'espace et de ressources. La question posée est de savoir si les « gens », les habitants ne vont pas spontanément chercher un nouvel équilibre de vie quotidienne, dans le sens d'une économie de consommation d'espace (saving space). Autrement dit, ne pas chercher la fuite en avant consistant à aller toujours plus loin satisfaire leurs équations de vie quotidienne, à condition de conserver le même budget temps, étant entendu que la variable principale est le temps et non pas l'espace. Si la technologie et les réseaux permettent de faire x km de plus à prix égal et à temps égal, la dilatation de l'espace est inévitable. Mais si cette équation est remise en question, soit parce que la technologie atteint ses limites, soit parce que les réseaux sont saturés, alors une autre équation devient possible. C'est dans ce contexte que des réponses alternatives deviennent possibles. Ce que cherchent au fond les « techniciens », ce sont des leviers objectifs de comportement qui pourront justifier des réponses techniques différentes et la chance aidant, des réponses politiques différentes. S'appuyer sur des leviers objectifs pour construire une stratégie alternative. Les « techniciens » sont des gens de bonne volonté, ce ne sont pas pour autant des héros. S'ils sentent que la société n'en veut plus, cherche une alternative, ils seront là pour jouer le rôle de démultiplicateur de tendance. Sinon, ils ne pourront rien faire, ou se contenter d'appliquer les textes, qui constituent une position défensive. Cette position défensive, ils l'ont désignée par un terme, l'adaptation au contraire de la soumission. La posture haute serait la réduction des causes produisant la non durabilité, ce qu'ils ont désigné par le terme de l'atténuation.

Pour passer de l'adaptation à l'atténuation, il faut au moins deux conditions : que le contexte soit porteur et que la société civile prenne conscience des impasses dans laquelle elle se trouve. Or, si la critique générale du système devient possible, voire acceptable, comme en témoigne le succès impressionnant de la charte pour l'environnement de Nicolas Hulot, c'est avec une certaine limite que l'on peut l'assimiler au phénomène NYNBY. « Oui pour la critique du système, mais à condition que mes petites habitudes (dans le cadre de la vie quotidienne) ne soient pas remises en question ». Or, dans la vie quotidienne, il y a au premier chef le local, les pratiques quotidiennes de l'espace et des relations complexes entre le temps et l'espace. Ainsi, le blocage principal à un trend de développement durable serait bel et bien situé dans l'univers du quotidien, c'est-à-dire dans le contexte de l'espace produit par les aménageurs, celui-là même qui est en question dans cette étude. Mais le problème serait trop simple s'il ne s'agissait que d'un problème d'aménagement.

Car « derrière » l'aménagement il y a ce qui en détermine les logiques profondes, c'est-à-dire les processus de consommation et les processus de production. C'est donc bien à ce niveau que se situe le fond du problème. Comment orienter autrement les logiques qui déterminent l'organisation économique productive et consumériste et les logiques liées à la répartition du revenu et à l'organisation sociale générale. Reste la question de savoir si par le spatial, il est possible d'agir sur les fondements de la société. Changer la vie pour changer la ville, ou changer la ville pour changer la vie. Vieux dilemme qui est toujours d'actualité.

Guy Loinger
Juin 2007

Annexe. Bibliographie

Prospective, anticipation du futur : quelques ouvrages généraux de base

- ATTALI Jacques [1998], *Dictionnaire du XXI^e siècle*, Fayard.
- ATTALI Jacques [2003], *L'Homme nomade*, Fayard.
- ARCADE Jacques [1998], « Articulier prospective et stratégie. Parcours du stratège dans la complexité », *TRP*, Futuribles international, LIPS, Datar, Commissariat général du plan, n° 8.
- BARREAU [1998], *Le Temps*, Puf, Que sais-je ?
- BAILLY Jean-Paul [1999], *Demain est déjà là. Prospective, débat, décision publique*, L'Aube.
- BERGER Gaston [1957] « Prospective », in *La Philosophie*, Retz, coll. Les idées, les œuvres, les hommes.
- BERGER Gaston [1957], « Sciences humaines et prévision », *Revue des deux mondes*.
- BOUTINET Jean-Pierre [2001], *Anthropologie du projet*, Puf.
- CALAME Pierre [2003], *La Démocratie en miettes, pour une évolution de la gouvernance*, Descartes & Cie.
- CALLON Michel, LASCOUMES Pierre, BARTHE Yves [2001], *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Seuil.
- CASTELLS Manuel [2001], *La Société en réseaux. L'ère de l'information*, Fayard.
- COLLECTIF [2000], *Décision, Prospective, Auto-organisation. Mélanges en l'honneur de Jacques Lesourne*, Dunod.
- COVA Bernard, WICKHAM Sylvain [1996], *Stratégies d'incertitude*, Economica.
- ELIAS Norbert [1999], *Du temps*, Fayard.
- FUTURIBLES [1977], « Théories et méthodes de prospective », numéro spécial.
- GAUDIN Thierry (dir.) [1993], *2100, récit du prochain siècle*, Payot.
- GAUDIN Thierry [1994], *L'Aménagement du territoire vu de 2100*, L'Aube.
- GAUDIN Thierry [2001], *L'Avenir de l'esprit, Prospectives, Entretiens avec François L'Yvonnet*, Albin Michel.
- GAUDIN Thierry (2005), *La prospective*, Que-sais-je, n°3737, PUF
- GODET Michel [1991], *De l'anticipation à l'action. Manuel de prospective et de stratégie*, Dunod.
- GODET Michel [1991], *L'Avenir autrement*, Armand Colin.
- GODET Michel [1997 (2002)], *Manuel de prospective stratégique*, 2 tomes, Dunod.
- GODET Michel [1997], *Crise de la prévision, essor de la prospective, exemple et méthodes*, Puf.
- GODET Michel [2003], *Le Choc de 2006. Démographie, croissance, emploi. Pour une société de projet*, Odile Jacob.
- GREEN André [2000], *Le Temps éclaté*, Minit.
- GOUX-BAUDIMENT Fabienne, HEURGON Edith, LANDRIEU Josée [2001], *Prospective d'un siècle à l'autre. Expertise, débat public : vers une intelligence collective*, L'Aube.
- GUILLEBAUD [2003], *Le Goût de l'avenir*, Seuil.
- HATEM Fabrice [1993], *La Prospective, pratiques et méthodes*, Economica.
- JACQUARD Albert [1997], *La Légende de demain*, Flammarion.
- JACQUARD Albert, KAHN Axel [2003], *L'Avenir n'est pas écrit*, Pocket.
- JOUVENEL Bertrand de [1964], *L'Art de la conjecture*, Monaco, Le Rocher.
- JOUVENEL Hugues de [1999], « La démarche de prospective, un bref guide méthodologique », *Futuribles*, n° 247, novembre.
- LESOURNE Jacques [1985], *La Fin des habitudes. Les mille sentiers de l'avenir*, Seghers.
- MASSE Pierre [1965], *Le Plan ou l'Anti-hasard*, Gallimard.
- RIOT-SARCEY Michèle [2002], *Dictionnaire des utopies*, Larousse.
- ZARIFIAN Claude [2001], *Temps et Modernité. Le temps comme enjeu dans le monde moderne*, L'Harmattan.

Prospective territoriale : Méthodes et démarches

Ouvrages principaux

- ASCHER François, BRAMS Lucien, DELAMARRE Alette, LOINGER Guy [1993], et ROCHEFORT Michel, ROMFORT Alain de, THEYS Jacques, WACHTER Serge, *Les Territoires du futur*, DATAR, édition de l'Aube
- COURSON Jacques de [1999], *La Prospective des territoires, concepts, méthodes, résultats*, éditions du Certu.
- De JOUVENEL Hugues, Maria- Angel ROQUE [1994], Préface de Raymond BARRE, Catalogne à l'horizon 2010. Economica.
- DELAMARRE Alette, MALHOMME Marie-Claude [2002], *La Prospective territoriale*, La Documentation Française-Datar.
- DEBARBIEUX Bernard, LARDON Sylvie, directeur de l'ouvrage, [2003], *Les figures du projet territorial*. Aube /Datar
- DESTATTE Philippe, Directeur de l'ouvrage.[2001],*Evaluation, prospective et développement régional*. Institut Jules Destrée.
- FARHI F., LECOQ D. (CM International), LILES I., KEENAN M. (Prest, Manchester), CLAR G., SVANFELDT C. (Bruxelles) [2003], *Guide pratique de prospective territoriale en France*, Commission européenne.
- GIZARD Xavier directeur de l'ouvrage. [1993], *la Méditerranée inquiète*. Aube/Datar
- GOUX-BAUDIMENT Fabienne [2000], *Donner du futur aux territoires. Guide de prospective territoriale à l'usage des acteurs locaux*, éditions du Certu.
- GOUX-BAUDIMENT Fabienne [2001], *Quand les territoires pensent leurs futurs*, L'Aube.
- LEMAIGNAN Christian [2002], *Perspectives territoriales pour 2020*, L'Harmattan.
- LOINGER Guy, SPOHR Claude [2004], *Prospective et Planification des territoires*, Drast/Équipement. Préface GODET Michel, Cahiers du CPVS, n°19, mars 2004, et TRP numéro 24, mars 2005
- LOINGER Guy (direction d'ouvrage). *La prospective régionale, de chemins en desseins*. 2004, L'Aube
- LOINGER Guy (Direction d'ouvrage) *Développement des territoires et prospective stratégique*. Editions l'Harmattan, 2006
- POUVOIRS LOCAUX [2001], « La prospective des territoires », dossier, *Les Cahiers de la décentralisation*, n° 50, septembre.
- LES SEMINAIRES DE LA CAISSE DES DEPOTS [2003], *Prospective et Développement territorial*, La Documentation française.
- STEVENS Jean-François [2000], *Petit Guide de prospective, Nord-Pas-de-Calais 2020*, L'Aube, coll. Aube Nord.
- WICKHAM Sylvain, COVA Bernard *Stratégie d'incertitude*. [1996], Economica
- PIVOT Catherine, RYCHEN Frédéric, directeur de l'ouvrage. *La gestion des risques à l'horizon 2020*, [2003], Aube/Datar.
- WACHTER Serge. Préfaces Jean-Louis GUIGOU, PERDIZET François [2002], *L'aménagement en 50 tendances*. Aube/Datar

Environnement, développement durable et territoires

- ALCOUFFE. Alain *Autour du développement durable*. P.U. du Mirail n°57, 2002
- revue Pour. *Où va la ville ? GREP*, n°188, 2005
- AUBRY Martine *Le projet urbain de Lille. Un nouvel art de ville*. Martine Aubry. Ville de Lille, 2005
- BERTRAND-François. *Projet de recherche. Gestion territoriale du changement climatique. Une analyse à partir des politiques régionales*. CITERS/UMR 61 73, laboratoire Ville Société Territoire, sous la responsabilité scientifique de Corinne Larrue Oct 2005

- BOUTEAUD Aurélien. Le développement durable : penser le changement ou changer le pansement. Directeur de thèse Christian Brodhag. Thèse présentée le 14 -2-05. Ecole Nationale Supérieure des Mines de Saint-Etienne
- Collectif Le temps de la ville et les modes de vie. CERTU, 2001
- CAMAGNI Denis. Collectif GREMI. Ressources naturelles et culturelles, milieux et développement local IRER 2004
- BROWN Lester R. l'état de la planète. 1993 Economica
- CAVAILLES Jean, JOLY Daniel. Les paysages périurbains et leur prix. P.U. de France Comté. Laboratoire THEMA, 2006
- DUCROUX Anne-Marie. Les nouveaux utopistes du développement durable Autrement, 2002
- DUBOIS-TAINE Geneviève et CHALAS Yves. La ville émergente, 1997 [?](#)
- EMILIANOFF C. 2004 Les villes européennes face au développement durable : une floraison d'initiatives sur fond de désengagement politique. PROSE n°8 Sciences-Po.
- GWIAZDZINSKI Luc. La nuit, dernière frontière de la ville. Aube, 2005
- IFEN. L'environnement en France Edition 2006
- LAZZERI Yvette, colloque, les indicateurs du développement durable, Aix en Provence, 2005
- LE ROY-LADURIE E. 1993. Histoire du climat depuis l'an mille Flammarion, Tome 1 et Tome 2 et : Champ n° 108
- LOINGER Guy (2000) collectivités locales, territoires et développement durable, rapport final GEISTEL/Futuribles/MATE D4E, 144 pages
- LOINGER Guy 1995. Les implications d'un modèle de développement durable relatif à l'espace méditerranéen, 6 mémoires dont le mémoire n°1 ; esquisse d'analyse de la littérature sur la problématique du développement durable, 1994, 70 pages
- MARECHAL Jean-Paul, QUENAULT Béatrice. Le développement durable, une perspective pour le 21 ème siècle préface Henri BARTOLI. PUR, 2005
- MATHIEU Nicole, JOLIVET Marcel. Du rural à l'environnement. La question de la nature aujourd'hui L'harmattan, 1989
- MERMET Laurent. Prospective pour l'environnement. DF, 2003
- MEDD 2004, Plan climat 2004. Face au changement climatique agissons ensemble, MIES.
- MUGDAL C et Mc LAREN DJ. La terre en péril. Métamorphose d'une planète. Société Royale
- OFFREDI Claudine. La dynamique de l'évaluation face au développement durable. L'Harmattan /SFE, 2004
- PAULET Jean-Pierre. Le développement durable Ellipse, 2005
- RADANNE P. Le facteur 4 Introduction au débat MEDD/MIES mars 2004.
- THEYS J., EMILIANOFF 2001 Les contradictions de la ville durable Débat n°113 Gallimard
- THEYS Jacques 2002 L'approche territoriale du développement durable revue électronique DD/T Université de Lille www.Revue-ddt.org
- ROUXEL Françoise. RIST Dominique. Le développement durable, approche méthodologique dans les diagnostics territoriaux. CERTU
- RESPECT (Référentiel d'évaluation et de suivi des politiques environnementales des Collectivités locales manuel d'utilisation.
- SPECTOR Thérèse et THEYS Jacques. Villes et métropoles. Entre ville et métropoles : rupture ou continuité. CERTU, 1999
- SAUVEZ Marc. La ville et l'enjeu du développement durable. DF, 2001
- SOUBIRAN Olivier ; BERDOULAY Vincent. L'Ecologie urbaine et urbanisme. Aux fondements des enjeux actuels. Préface de marcel Roncayolo. Edition la Découverte, 2002
- TUBIANA Laurence Environnement et développement. L'enjeu pour la France. DF, 2000
- VANDERMOTTEN Christian. Collectif. Le développement durable des territoires Editions Universitaires de Bruxelles, 2002
- VEYNET Yvette. Le développement durable : approches plurielles. Initial. Hatier, 2005

- VERGES Paul. Premier rapport de l'ONERC, (Observatoire National des Effets du Réchauffement Climatique) 2005
- VELTZ Pierre.. Mondialisation, ville et territoires. PUF, 1996, -2005
- ZUINDEAU Bertrand . Collectif développement durable des territoires. Septentrion, 2000

Annexe bibliographique au document sur le Pays de Galles
Bibliographie Grande-Bretagne

DEFRA (Department for the Environment, Food and Rural Affairs), 'A Better Quality of Life.' (1999)

HM Government, «Securing the Future », Crown Copyright (2005).

UK Government (With DEFRA as Lead Department), Scottish Executive, Welsh Assembly Government, Northern Ireland Administration, 'Taking it On. Developing UK Sustainable Development Strategy Together (A Consultation Paper) (2004)

<http://www.sustainable-development.gov.uk>

Office of National Statistics, 'Census 2001'

<http://www.statistics.gov.uk/cci/nugget.asp?id=299>

Wintour, P, «Council Review May Mean End of Counties» *The Guardian*, , 29th December 2005

<http://www.guardian.co.uk>

Bibliographie Pays de Galles:

DEFRA (Department for the Environment, Food and Rural Affairs), 'A Better Quality of Life.' (1999)

Europa – Regional Policy Inforegio, 'Objective 1: Supporting Development in the Less Prosperous Regions'
http://europa.int/comm/regional_policy/objective1/index_en.htm

European Task Force for Wales, 'A Prosperous Future for Wales'(1999)

HM Government, Scottish Executive, Welsh Assembly Government, Northern Ireland Office, 'One Future, Different Paths, The UK's Shared Framework for Sustainable Development' (2005)

Férone, G, d'Archimoles, C.H., Bello,P et Sassenou,N (2002) 'Le Développement Durable, les enjeux stratégique pour l'entreprise. ' Editions d'Organisation.

Locum Destination Review (2000) « Born Again the Resurrection of Cardiff Bay »

Office of National Statistics, 'Census 2001'

<http://www.statistics.gov.uk/cci/nugget.asp?id=299>

Office of The Deputy Prime Minister, 'The Egan Review for Sustainable Communities (Crown Copyright 2004)

Section 121 of the Government of Wales Act, 'Starting to Live Differently. The Sustainable Development Scheme of the National Assembly for Wales.' (2004).

Welsh Assembly Government, 'Heads We Win, A Strategic Framework for The Heads of The Valleys' (March 2005)

Welsh Assembly Government, 'The Sustainable Development Action Plan'(2004)

Welsh Assembly Government, 'People, Places, Futures, The Wales Spatial Plan' (2004)