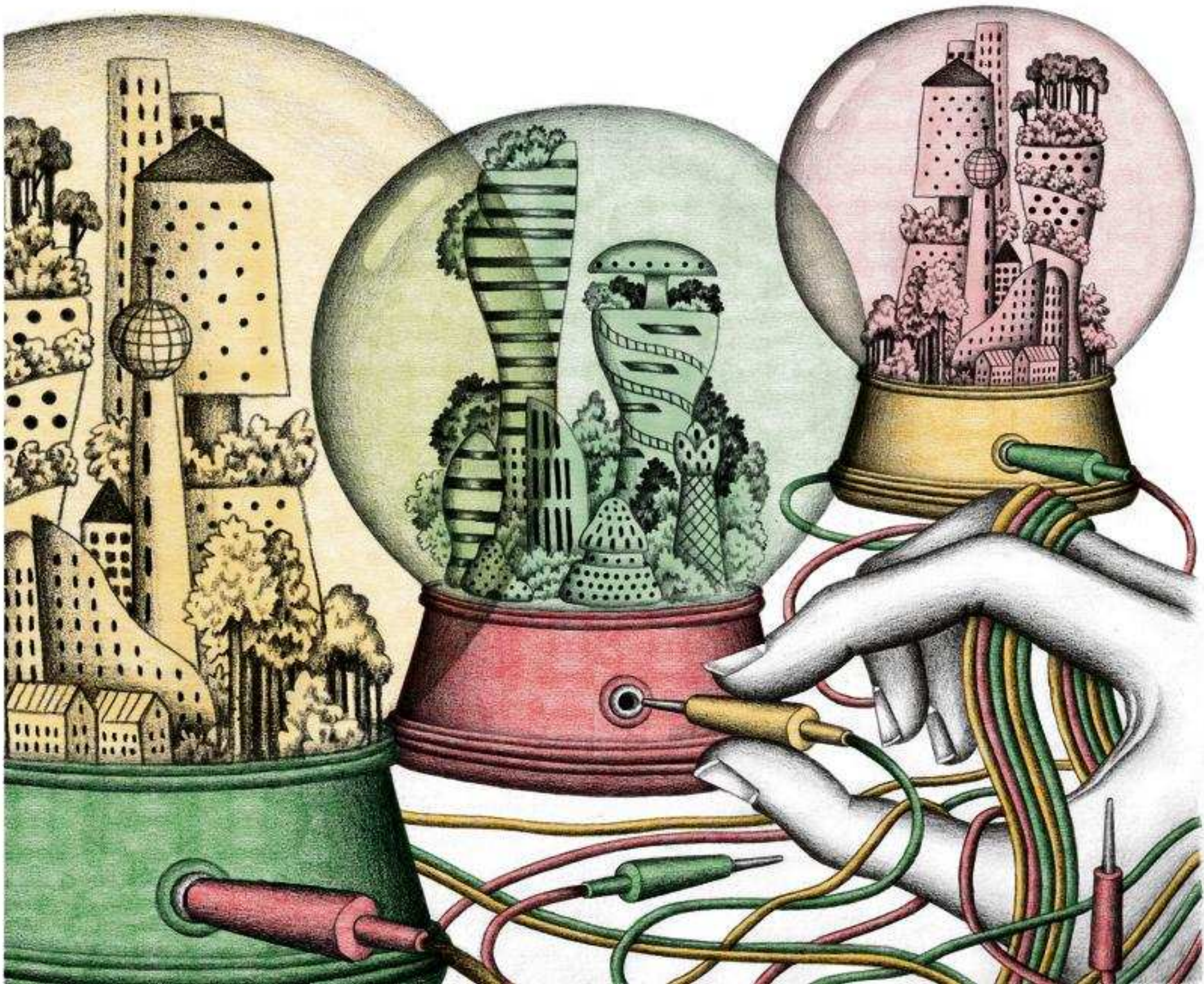


Villes de demain



CHRISTELLE ENAULT

Jusqu'où va la ville ?

Avec la création des métropoles, le périmètre urbain s'élargit. Et oblige à réinventer les échanges avec les territoires adjacents

La métropolisation des grandes villes françaises donne de plus en plus de poids à quelques grands centres, capables d'attirer vers eux les ressources et les énergies humaines. Mais si elle acte un changement administratif, la création, depuis 2012, des métropoles n'a pas été synonyme d'un changement de perspective.

Dans les métropoles de Lyon comme de Nice, pour ne citer que deux exemples, le maire de la plus grande municipalité est le président de la métropole. On se contente d'agrandir la ville-centre, d'en repousser le périmètre. Avantage réel : le nouvel ensemble se trouve dans une meilleure position pour la compétition nationale et internationale. L'ensemble constitué correspond mieux à la réalité d'une population qui vit presque toujours à cheval sur plusieurs communes. Mais cela ne change en rien la nature des problèmes existants, et peut même les aggraver. Sur un territoire plus vaste, les inégalités sont souvent plus grandes, les disparités plus difficiles à compenser. Les citoyens ne savent plus qui est responsable de quoi. La simple coordination des services informatiques à toutes ces échelles peut prendre plusieurs années. Car toute exten-

sion ajoute de la diversité (espaces périurbains, voire ruraux), et donc de la complexité.

Dans ce nouveau contexte, les liens tissés entre une métropole, ses communes et ses territoires adjacents sont plus cruciaux que jamais. Toulouse apprend ainsi à négocier avec Fleurance, ex-zone rurale en crise du Gers. Bordeaux arrive à échanger avec Libourne, et s'y essaie même avec Marmande. C'est notre conception de l'espace qu'il nous faut revoir. Les cartes classiques des territoires, qui nous montrent les villes, les régions, les Etats et leurs frontières ne donnent qu'une vague idée de comment y vivent les humains. De nombreux géographes s'intéressent aujourd'hui à ce qui circule entre ces territoires, comme le faisait Jean-Christophe Victor dans « Le Dessous des cartes ». Ces nouvelles représentations ont été renforcées par des livres comme *La Ville des flux*, d'Olivier Mongin (Fayard, 2013), dont Erik Orsenna a écrit qu'il évoque à merveille « la course générale à la connexion ».

La métropole de demain, c'est par conséquent celle qui sera branchée sur le plus de routes possible. Routes réelles et routes fluviales. Routes virtuelles, comme celles de la Toile. Routes mi-réelles mi-virtuelles, comme celles des affaires, celles de la finance. La ville

moderne est une ville de flux : la force de ces courants l'emporte sur celle des lieux. Ce qui circule compte plus que ce qui ne bouge pas. Pour la comprendre, il faut changer de logiciel : accorder moins d'importance à l'esprit de clocher, et plus au son des cloches qui communiquent. Moins se concentrer sur la taille des aéroports que sur le nombre de villes auxquels ils nous permettent d'accéder par des vols directs (la variable qui compte le plus quand on veut mesurer leur impact sur le développement d'une agglomération).

La stratégie des flux

Quand on procède ainsi, tout change. Bordeaux, par exemple, n'est plus tenu de compter seulement sur les ressources présentes sur son territoire. Elle peut puiser dans les atouts des autres villes auxquelles elle est connectée : son université a de multiples conventions et partenariats avec plus de 500 établissements en France, en Europe et même dans le monde. La Lyonnaise des eaux y a installé un de ses deux centres de R&D. Ubisoft, leader dans le domaine des jeux vidéo, est en train d'y créer un autre pôle européen à côté de ceux de Paris et Berlin.

C'est toute une stratégie possible qui émerge. Un territoire ne vit pas à une seule échelle : il faut l'appréhender à différents niveaux en même temps. Prendre en compte les déplacements pendulaires entre le domicile et le travail, l'acheminement des pièces ou des marchandises, les données transmises entre laboratoires de recherche répartis en différents points du territoire, sinon du globe.

Pour avoir une chance de rendre nos villes plus intelligentes, il faut commencer par les visualiser différemment. Et comme tout cela ne se fait pas en un jour, nous devons commencer par répondre à la question : jusqu'où devons-nous penser la ville différemment ? C'est notamment pour trouver des réponses à cette question que *Le Monde* organise ses Prix de l'innovation urbaine. Pour la troisième édition de ce concours, nous encourageons tous les porteurs de projets – associations, entreprises, collectivités, individus – à se porter candidats. Une manière, pour *Le Monde*, de faire émerger de nouvelles idées et solutions pour nos villes de demain. ■

FRANCIS PISANI

Supplément coordonné par Jessica Gourdon

Toulouse, la force d'attraction

La capitale française de l'aérospatiale est au premier rang des métropoles qui entraînent avec elles l'économie de leurs territoires proches. Aiguisant l'appétit de communes plus éloignées

OCCITANIE - envoyée spéciale

Renversé sur sa chaîne de fabrication, le tronçon de fuselage ressemble à un vaste auvent. Dans quelques semaines, il partira en convoi exceptionnel vers Saint-Nazaire pour être arrimé au nez d'un Airbus A380. A quelques dizaines de mètres, des techniciens assemblent la porte d'un Boeing cargo 777, « la plus grosse porte d'avion au monde », s'exclame, enthousiaste, Pierre-Yves Mourcet, le directeur du site.

Nous ne sommes pas à Toulouse, capitale aéronautique, mais à Gimont, bastide gersoise fondée en 1265. C'est dans cette commune rurale de 3 000 habitants, patrie de la comtesse du Barry et rendez-vous hebdomadaire d'un « marché au gras » réputé, que le fabricant historique d'avions Latécoère a transféré en 2002 une partie de sa production de haute technologie, jusque-là enclavée en centre-ville de Toulouse.

Depuis dix ans, Toulouse gagne près de 6 000 habitants chaque année. Une attractivité liée en grande partie à son histoire industrielle. Pour la géographe Magali Talandier, auteure d'une étude publiée en 2014 sur les flux entre territoires productifs et résidentiels, la Ville rose se classe aussi au premier rang des métropoles qui ont su embarquer leurs territoires dans leur sillage. « Il existe une forte communauté de destin entre Toulouse et ses alentours, d'abord grâce à l'économie résidentielle, explique la géographe. L'ensemble du territoire offre une qualité de vie à tout âge, y compris pour les retraités qui quittent la ville mais restent dans la région. Ce n'est pas le cas partout : Strasbourg et Lille sont des villes qui redistribuent peu à leurs territoires. »

L'autre facteur de cohérence territoriale tient au maillage serré de PME. A l'est, de Figeac à Rodez, la Mecanic Vallée regroupe 19 000 salariés dans l'aéronautique et l'automobile. A l'ouest, vers Bordeaux, partenaire historique, des sous-traitants travaillent en réseau avec la capitale toulousaine le long de l'itinéraire à grand gabarit de l'A380. « Avec plus de 4 millions d'euros, l'ex-Midi-Pyrénées est la première région en matière de facturation pour Airbus Avion Commercial, devant l'Ile-de-France, avec 2,5 millions d'euros », confirme Cécile Ha Minh Tu, responsable des relations institutionnelles d'Airbus Operations. Tous les territoires ne sont pourtant pas logés à la même enseigne. La métropolisation toulousaine a aussi laissé de côté des communes rurales plus excentrées. Sur les 10 000 habitants installés dans le Gers depuis dix ans, 90 % ont choisi la première couronne, située à une vingtaine de kilomètres du centre-ville de Toulouse. Au-delà, les transferts sont plus rares, et les

communes doivent lutter pied à pied contre la fracture territoriale.

Dans le nord du Gers, on veut miser sur la qualité de vie et les richesses de la région. « Il n'est pas question d'arriver en mendiant », assure d'emblée le sénateur Raymond Vall, également président du Pays Portes de Gascogne, qui regroupe 70 000 habitants dans les zones les plus isolées du Gers. Si les métropoles sont devenues « les principaux moteurs de la croissance du pays, concentrant 82 % de l'économie, admet-il, elles ont aussi besoin de nous et de nos atouts de communes rurales ».

Le sénateur assume la paternité des « contrats de réciprocité », créés en 2015 dans la foulée de la loi instituant les métropoles. Ces contrats prévoient que l'Etat finance des projets innovants à partir du moment où ils sont issus d'une concertation entre une métropole et une zone rurale. En juillet 2017, il a signé avec Jean-Luc Moudenc, président de Toulouse Métropole, un contrat de réciprocité qui encourage les coopérations entre Toulouse et le Gers. « Les métropoles ont une responsabilité et doivent jouer un rôle d'accélérateur et de solidarité à l'égard des zones rurales », affirme-t-il.

Parmi les premiers chantiers déjà financés par la région et l'Etat figure un tiers-lieu situé au cœur de la bastide du XIII^e siècle de Fleurance, commune de 6 500 habitants. Difficile d'imaginer, en visitant la demeure ancienne aux parquets vermoulus, que s'ouvrira bientôt ici un fab lab, adossé à une pépinière de start-up. La société Geosigweb, spécialisée dans la gestion de données dans les territoires ruraux, a prévu de s'y installer. « Nous recrutons aussi des start-up dédiées aux méthodes de production agricoles bio ou à l'aquaponie », explique Pascal Lafont, patron des Vergers de Gascogne, une PME réputée pour ses conserves de pêches blanches, et membre du Pôle 21, qui regroupe les entreprises locales.

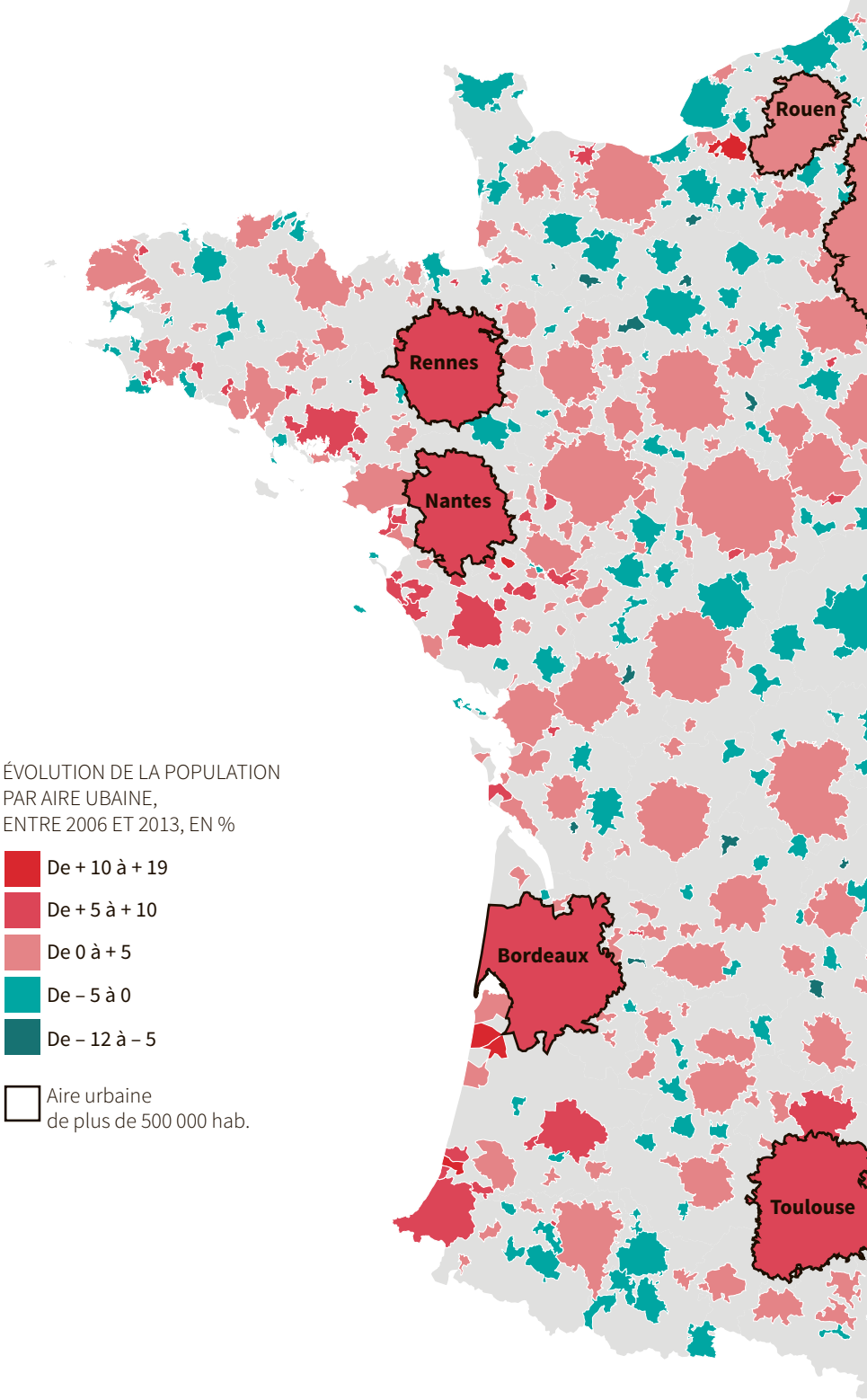
Un autre volet du contrat porte sur la valorisation des circuits courts alimentaires pour nourrir la métropole. Depuis avril 2017, les 450 éleveurs gersois réunis au sein de l'association Lou Béthêt (le « petit veau » en gascon) fournissent en viande au moins une fois par mois les cantines toulousaines. « Soit près de 30 000 repas chaque mois », précise Simon Faulong, éleveur de veaux Label rouge à Saint-Brès, près d'Auch, qui défend une filière de qualité. « La métropole a tout à gagner à développer son activité économique en cohérence avec ceux qui l'entourent, estime François Chollet, vice-président de Toulouse Métropole. Nous sommes demandeurs d'homogénéité territoriale. »

Petites sœurs

« L'enjeu n'est plus de s'élever contre la métropolisation comme nous le faisons il y a vingt ans, mais de l'accompagner », reconnaît Philippe Bonnacarrère, ancien président de l'agglomération albigeoise et sénateur du Tarn, situé à l'est de Toulouse. Comme de nombreuses villes moyennes en France, Albi a vu fermer en dix ans une partie de ses commerces du centre-ville. Mais là aussi, l'élue ne veut pas « arriver avec un cahier de doléances ». « Toulouse a besoin de notre patrimoine culturel pour assurer son assise de métropole internationale, assure-t-il. Si les Japonais connaissent

Des territoires qui gagnent, des territoires qui perdent

Les grandes aires urbaines se renforcent, à l'exception de Nice et de Douai-Lens



ÉVOLUTION DE LA POPULATION PAR AIRE UBAINE, ENTRE 2006 ET 2013, EN %

- De + 10 à + 19
- De + 5 à + 10
- De 0 à + 5
- De - 5 à 0
- De - 12 à - 5

Aire urbaine de plus de 500 000 hab.

SOURCE : CALCULS EFFECTUÉS À PARTIR DES RECENSEMENTS DE LA POPULATION DE L'INSEE - INFOGRAPHIE LE MONDE

la région, c'est grâce au Musée Toulouse-Lautrec d'Albi. Nous sommes des petites sœurs qui veulent participer, pas des petites-nièces qu'on met au bout de la table. »

Depuis huit ans, des « dialogues métropolitains » réunissent régulièrement Toulouse et ses voisines Montauban, Rodez, Cahors, Albi ou Carcassonne, des villes moyennes qui dessinent une étoile autour de la Ville rose. La logique de métropolisation bouscule les équilibres en place. Au département de Haute-Garonne, on s'inquiète de la volonté, exprimée par Emmanuel Macron, de transférer aux métropoles les compétences des départements situés dans les grandes aires métropolitaines, comme c'est le cas à Lyon depuis 2014. « La métropole de Toulouse marche pour ses 37 communes, prévient Georges Méric, président du conseil départemental. Les 550 autres communes de Haute-Garonne, périurbaines et rurales, payent le prix de la fracture territoriale. C'est le rôle du département d'aménager le territoire et de traiter à la fois les fractures sociale et territoriale. »

La généralisation du très haut débit pourrait redessiner les relations entre Toulouse et ses territoires. Une aubaine pour des communes du Gers qui se verraient bien en annexes de la métropole, consacrées au télétravail. Plusieurs espaces de coworking « rural » sont prévus dans le contrat de réciprocité, en partenariat avec la région. Une piste qu'étudie aussi la métropole toulousaine, saturée de voitures et où la crise climatique oblige à repenser les mobilités. Sur 3,5 millions de déplacements quotidiens, seuls 600 000 se font en transport en commun, et le plan de déplacement urbain, qui en prévoit 500 000 de plus en 2025, reste insuffisant. Signe des temps, en février 2017, Airbus France a ouvert la possibilité de télétravailler deux jours par semaine à ses 40 000 salariés, dont la majorité se déplace en voiture. A Gimont, un futur espace de cotravail de 150 m², situé à une enclature des chaînes d'avions de Latécoère, est déjà en chantier. ■

CLAIRE LEGROS



SMART CITIES
LES PRIX DE L'INNOVATION
Le Monde

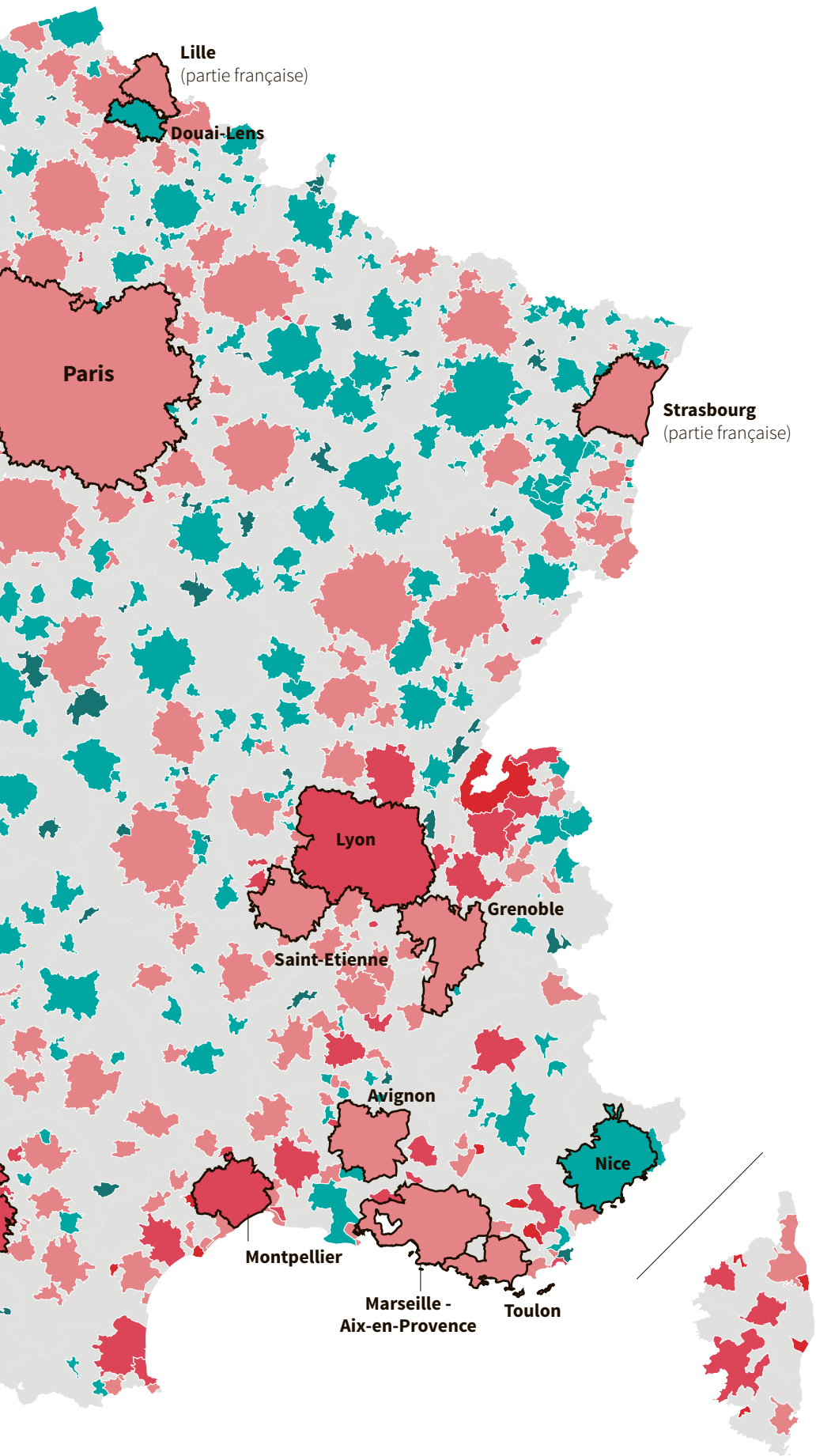
Partenaire principal



Partenaires



CANDIDATEZ
AUX PRIX EUROPÉENS
DE L'INNOVATION LE MONDE SMART CITIES



« Les lignes qui comptent ne sont plus les frontières »

ENTRETIEN | Pour le chercheur Parag Khanna, les flux sont l’avenir des villes

Dans *Connectography: Mapping the Future of Global Civilization* (2016, non traduit), de l'expert en relations internationales Parag Khanna, citoyen de l'Inde et des Etats-Unis et résident de Singapour, figurent un grand nombre de cartes visant à changer nos représentations du monde. L'une révèle le poids considérable des grandes villes dans l'économie mondiale, une tendance amenée à se renforcer dans les années à venir. Une autre met en lumière les routes, pipelines et oléoducs autour de l'Arctique, et l'influence de la fonte des glaces sur ces flux. Un planisphère montre les pays ayant pour premier partenaire commercial soit la Chine, soit les Etats-Unis : on se rend compte à la fois de l'influence de l'empire du Milieu sur le continent africain, et que l'Amérique latine n'est plus le seul pré carré de son voisin du Nord, cédant la place à la Chine comme premier partenaire commercial, à l'exception de l'Amérique centrale et des pays des Caraïbes.

Qu'est-ce que la « connectographie » ?

Selon la pensée cartographique traditionnelle la géographie détermine notre destinée. Cette idée est battue en brèche depuis toujours par les migrations et, maintenant, par la connectivité. Aujourd'hui, sur une carte, les lignes qui comptent ne sont plus les frontières. Les pays dépensent plus d'argent pour leurs infrastruc-

tures que pour leur défense. La géographie fonctionnelle prime sur la traditionnelle. Notre modèle mental doit évoluer.

Qu'entendez-vous par « géographie fonctionnelle » ?

C'est la géographie des services par opposition à celle de la souveraineté. Elle montre comment nous utilisons le monde, l'économie, les ressources naturelles. C'est ce qui permet le jeu de l'offre et de la demande, qui ne peut avoir lieu sans l'infrastructure de connectivité, plus importante que les frontières. Villes et infrastructures durent plus longtemps que les pays. La géographie fonctionnelle est plus robuste que la géographie politique.

Vous écrivez que « la connectivité a remplacé la division comme nouveau paradigme de l'organisation globale ». N'est-ce pas un peu trop optimiste ?

Ça n'est pas optimiste, c'est suggestif. C'est grâce au commerce que nous n'avons pas encore de troisième guerre mondiale. Regardez l'énergie. Il y a cinq ans, on pensait que les Etats-Unis et la Chine se feraient la guerre à cause du pétrole arabe. Aujourd'hui, le plus gros consommateur de pétrole américain est la Chine, alors que les Etats-Unis importent des panneaux solaires chinois. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR FRANCIS PISANI

Bordeaux, l'impossibilité d'une île

Des municipalités entendent tirer parti des nouveaux liens avec la capitale girondine, longtemps tentée par l'isolationnisme

NOUVELLE-AQUITAINE - envoyée spéciale

Un sénateur veut proposer à la métropole de Bordeaux de prendre la Creuse sous son aile», titrait *La Montagne* dans son édition du 6 octobre. C'est dire si la capitale de la Nouvelle-Aquitaine exerce son attraction sur les territoires voisins, fussent-ils éloignés. L'article a fait sourire l'élue bordelaise et conseillère métropolitaine chargée des coopérations territoriales, Mylène Villanove, qui l'a néanmoins précieusement gardé.

Depuis qu'elle est métropole, Bordeaux a décidé de tourner la page de sa tentation insulaire, qui lui a longtemps fait oublier qu'il existait un monde autour d'elle. Sans pour autant prendre les devants, elle se montre désormais ouverte à la coopération avec des villes qui, elles-mêmes, dépassent leur méfiance à son égard et frappent à sa porte.

Bordeaux et Libourne, bien qu'à 40 minutes en voiture et même deux fois moins par le TER, se sont longtemps ignorées. «Ni collaboration ni tension», résume Philippe Buisson, maire (PS) de Libourne et président de la communauté d'agglomération du Libournais, la Cali. En 2015, lorsque se dessinait le tracé de la ligne à grande vitesse (LGV) Océane, le soutien d'Alain Juppé au maintien d'une gare TGV à Libourne fut, pour lui, le premier signe d'une coopération territoriale possible. «La loi NOTRe [Nouvelle organisation territoriale de la République], en faisant naître une forte métropole à nos portes, change la donne, et nous oblige à ne plus craindre d'être asséché par Bordeaux», soutient l'édile libournais, dont l'agglomération englobe depuis le 1^{er} janvier 2017 douze nouvelles communes, dont certaines la rattachent encore plus de la métropole. «Libourne se paupérise depuis une quinzaine d'années. Et elle veut désormais, insiste-t-il, marcher sur ses deux jambes : elle doit assurer sa fonction de ville-centre vis-à-vis de son arrière-pays, tout en assumant son rôle de ville périmétropolitaine aux portes de cette métropole très attractive.»

Peser ensemble

Philippe Buisson est convaincu que son agglomération a tout à y gagner. Surtout à l'heure où Bordeaux arrive en tête des villes préférées des cadres franciliens désireux de quitter Paris pour aller vivre dans une autre région, comme en témoigne une enquête de Cadremploi publiée fin août. «Libourne peut intéresser les personnes venant travailler à Bordeaux. Sans compter que, sur le plan du développement économique, la Cali a encore du foncier disponible, alors que la métropole en manque», fait-il valoir.

Une des premières réalisations concrètes du protocole de coopération signé le 5 octobre va être la création, en partenariat avec la technopole de Bordeaux Technowest, d'un pôle d'accueil d'entreprises innovantes dans les domaines de la «Food Tech» et de la viticulture, pour combler l'absence de pôle girondin dans le domaine vinivicole. Les deux collectivités projettent aussi d'aménager et de porter ensemble une zone d'activité sur le sud de la Cali.

Cette coopération vise aussi à répondre aux problèmes que génère l'attractivité de la capitale régionale, notamment en matière de mobilité. «Une des grandes faiblesses de la métropole bordelaise est d'être un territoire congestionné. Cette

« Il ne s'agit ni d'une allégeance ni d'une volonté à terme d'intégrer la métropole. Notre collaboration relève du bon sens »

PHILIPPE BUISSON
maire de Libourne

faiblesse rejaillit sur notre territoire», observe Philippe Buisson. Les deux collectivités souhaitent ainsi travailler de concert pour améliorer les fréquences des dessertes en transports en commun et les correspondances entre les différents modes de transport. Leurs édiles entendent aussi créer un syndicat mixte des transports sur le bassin de vie métropolitain, avec une billetterie unique. Et peser ensemble pour que soit remise sur la table l'idée d'un grand contournement par l'est de Bordeaux.

«Il ne s'agit ni d'une allégeance ni d'une volonté à terme d'intégrer la métropole. Notre collaboration relève du bon sens», insiste Philippe Buisson, qui sait «[ses] amis du département plus que réservés» sur ce sujet, craignant «une vassalisation par la métropole». Mylène Villanove ne cache pas elle-même que ce type de coopération interterritoriale ne va pas encore de soi pour les services territoriaux, comme pour les élus de la métropole. Mais elle n'en est pas moins convaincue : «Métropole et territoires ont un avenir commun. Les territoires peuvent bénéficier du dynamisme de la métropole question emplois, équipements... Mais eux-mêmes offrent, par leur qualité de vie, une alternative à la vie urbaine, et disposent de ressources alimentaires, énergétiques, touristiques qui leur confèrent un rôle stratégique», insiste Mylène Villanove, qui voit les sollicitations de communes de toute taille se multiplier.

Abolir les distances

Après Libourne et Angoulême (qui fut la première en 2016 à se lancer dans un partenariat), les jalons de nouvelles coopérations se dessinent déjà avec Saintes. Et même Marmande, une commune que Bordeaux n'attendait pas. Cette ville de 18 000 habitants, centre d'une agglomération qui en compte 62 000, sort aujourd'hui doucement de sa torpeur. Après qu'elle a subi de plein fouet la crise de 2008 et ses soubresauts, et vu ses commerçants désertier son centre-ville, son économie commence à rebondir. Mais sa population reste vieillissante, avec une forte proportion de retraités et d'actifs de plus de 50 ans.

Aujourd'hui, Marmande tire peu parti de la dynamique bordelaise, malgré sa relative proximité avec la capitale régionale (à 46 minutes en TER, et à 1 h 10 en voiture). Les flux domicile-travail demeurent largement plus tournés vers l'aire urbaine d'Agen que vers celle de Bordeaux. «La crainte d'être une cité-dortoir de Bordeaux, qui existait encore il y a quelques années, n'a pas de raison d'être», relève Daniel Benquet, maire (LR) de Marmande et président de Val de Garonne Agglomération, qui veut «s'affranchir de cette peur d'une relation inféodée» et renforcer l'attractivité résidentielle de son territoire pour tirer profit du dynamisme de la métropole bordelaise. «Le niveau de développement d'un territoire dépend non seulement de sa capacité à produire, mais aussi à capter de la richesse par les revenus des habitants qui y résident», affirme-t-il aujourd'hui. «Il y a une vraie vie à Marmande. Et le numérique peut abolir les distances», fait valoir l'édile, qui a lancé dès son élection en 2014 un plan numérique et s'apprête d'ici peu à ouvrir un tiers-lieu au cœur de sa commune.

Mais «j'attends que l'on nous prenne au sérieux», prévient Daniel Benquet, qui a demandé à ses services de mener en amont, des rencontres avec les représentants de Bordeaux Métropole, une réflexion pour identifier les thématiques de cette coopération. Pas question d'arriver avec un statut de victime : Val de Garonne a des atouts, et doit les faire valoir.

«Il ne s'agit pas d'être dans l'effet d'annonce, assure pour sa part Mylène Villanove, mais de regarder concrètement les complémentarités, les synergies possibles, qui peuvent favoriser une coopération. Et cela prend du temps. Néanmoins, il n'est pas nécessaire d'être limitrophe pour travailler ensemble.» D'ailleurs Bordeaux regarde encore plus loin, et se verrait bien jeter les bases d'un «pacs territorial métropolitain» avec Toulouse. D'autant qu'elle partage avec la Ville rose la même ambition de métropole européenne. Mais, pour l'heure, avec la nouvelle géographie régionale, Toulouse semble davantage amenée à se tourner vers Montpellier, l'autre métropole d'Occitanie. ■

LAETITIA VAN ECKHOUT

Une nouvelle lecture des dynamiques territoriales

Une équipe de géographes redessine l'espace urbain en fonction des flux et réseaux

Le terme de ville, comme celui de métropole, « ne raconte plus les dynamiques territoriales en cours », souligne la géographe du CNRS Nadine Cattan. La vitalité d'un espace urbain tient aujourd'hui moins à ses dimensions qu'à ses connexions. Figés, les périmètres administratifs ne rendent compte ni des discontinuités spatiales ni, a fortiori, des multiples relations qui connectent les territoires entre eux. Au lieu de regarder « leur répartition et leur localisation », il s'agit, explique la chercheuse, de se pencher sur « leurs articulations et leurs interdépendances » : de passer de la « ville-territoire » à la « ville-réseaux ».

C'est là qu'intervient la notion de « système urbain ». Un terme essentiel dont se réclame Nadine Cattan. Contrairement à celui de ville ou de métropole, il permet d'appréhender les territoires comme des espaces dont le fondement même est la relation, le lien. L'approche n'est pas totalement nouvelle. Mais la plupart des auteurs qui se sont penchés sur le sujet s'en sont tenus « à la théorie, à la conceptualisation », observe M^{me} Cattan. Intitulé « Les systèmes urbains français », le travail mené en 2012 par la géographe avec son équipe pour la Datar (délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale) se veut, lui, « concret ».

Jusqu'alors, les lectures des relations restaient segmentées ou partielles. Elles se penchaient trop souvent sur un seul type de relations, comme les relations domicile-travail. Or celles-ci ne représentent plus que moins d'un tiers des déplacements des individus. « Pour voir l'interdépendance entre les territoires, insiste Nadine Cattan, il faut combiner plusieurs types de flux, de mobilités que génèrent nos sociétés du travail, des loisirs, de la connaissance, des affaires. » Elle et son équipe ont donc choisi de prendre en compte simultanément sept types de liens pour dresser une nouvelle carte des territoires : les mobilités domicile-travail ; les migrations résidentielles ; les mobilités de loisirs à travers l'emplacement des résidences secondaires ; les liens de la société de la connaissance à travers les partenariats scientifiques ; ceux de l'éco-

« On ne peut plus continuer à réfléchir en termes de hiérarchie, de centre-périphérie »

NADINE CATTAN
géographe au CNRS

nomie à travers les relations entre sièges sociaux et établissements d'entreprises dans tous les secteurs d'activités ; ces mêmes liens dans les secteurs technologiquement innovants ; et les mobilités à grande vitesse à partir d'un indicateur mixte sur l'offre aérienne et TGV.

Passer de ville à système urbain

Appliquée à toutes les agglomérations françaises de plus de 5 000 habitants, cette grille a permis de faire émerger 26 systèmes urbains de proximité, qui sont aussi abordés dans leurs relations entre eux et dans leurs liens avec Paris. L'outil est en place. La méthode est affinée après de nombreux tests. Les résultats sont visibles sur des cartes.

Mais à quoi tout cela sert-il ? « Passer de ville à système urbain permet de changer nos grilles de lecture des dynamiques territoriales et ainsi de modifier nos politiques publiques. » « Elus et développeurs sont appelés à mettre l'accent, non plus sur

l'accumulation des populations et des emplois à un endroit donné, mais sur les connexions entre les différents lieux, insiste Nadine Cattan. Il faut aujourd'hui penser les villes, les métropoles, en termes de complémentarité et non plus se focaliser sur leurs avantages concurrentiels. » L'Eurométropole de Strasbourg, par exemple, réfléchit aux complémentarités concrètes qui permettront de favoriser, à l'échelle métropolitaine et au-delà, une intégration des territoires.

À la notion de « métropole », Nadine Cattan préfère celle d'« archipel métropoli-

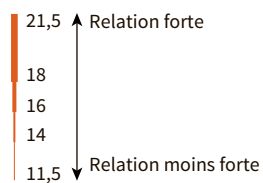
tain », parce qu'elle introduit « la multipolarité plutôt que le monocentrisme ». Cela ressemble un peu à la différence entre le modèle centralisé de Londres ou de Paris et celui, distribué, de Los Angeles. « On ne peut plus continuer à réfléchir en termes de hiérarchie, de centre-périphérie », estime la géographe. Cette réalité des fonctionnements territoriaux appelle un profond changement des mentalités. Or aujourd'hui, observe la géographe, « on ne sait pas gouverner en dehors de cadres et de périmètres, on ne sait pas raisonner à différentes échelles. Car toute enveloppe

budgétaire est affectée à un territoire, et l'élu représente les populations qui y résident. » Ce que certains appellent « la démocratie de la nuit » : les gens votent là où ils dorment. « La gouvernance devrait de plus en plus intégrer la fluidité des territoires, prendre en compte l'éphémère, à savoir aussi les gens qui sont de passage, qui viennent travailler », insiste Nadine Cattan, qui regrette que nous restions victimes d'une sorte de « métaphysique de la sédentarité ».

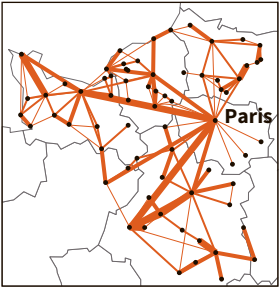
FRANCIS PISANI
ET LAETITIA VAN ECKHOUT

Les systèmes urbains de proximité

Intensité des liens* de proximité entre les aires urbaines



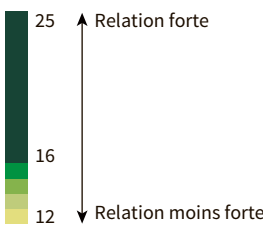
Système urbain de proximité de Paris



Le réseau de Paris se déploie avant tout vers l'ouest et le sud-ouest : Le Mans, Le Havre, Orléans, Caen, jusqu'à Cherbourg. Mais ce réseau est moins intense vers l'est. La ville de Bordeaux polarise sa région : autour d'elle s'organisent des villes relais ayant peu de relations entre elles. En revanche, l'Alsace (l'axe Strasbourg-Colmar-Mulhouse) s'est constituée en pôle plus équilibré, avec des villes entretenant toutes de fortes relations entre elles.

Les réseaux entre métropoles (hors Paris)

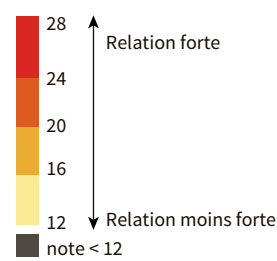
Intensité des liens*, hors aire urbaine de Paris



Au-delà des liens avec Paris, les villes de Lyon, Nantes, Toulouse, Bordeaux, Marseille et Lille sont celles qui entretiennent le plus de liens avec d'autres métropoles sur le territoire. En revanche, les réseaux tissés par des villes comme Metz, Nancy, Tours, Rouen ou Orléans sont moins importants. Une ville comme Caen a su déployer ses réseaux vers l'ouest et la Normandie, mais pas au-delà avec des villes du Nord comme Lille.

Les relations à l'aire urbaine de Paris

Intensité des liens*



Population

- 1 748 300
- 600 000
- 100 000

Des villes moyennes comme Le Mans, Nîmes, Brest ou Pau entretiennent des liens très forts avec Paris. En revanche, des villes comme Perpignan, Reims, Amiens, Limoges ou Annecy ont des liens moins forts avec la capitale et sont davantage en lien avec leur environnement régional.

* Note cumulée pour sept indicateurs de lien : mobilité domicile-travail, migration résidentielle, offre aérienne et TGV, liens entre les établissements et leur siège dans les secteurs technologiquement innovants et dans tous les secteurs d'activités, partenariats scientifiques européens, liens résidences principales-résidences secondaires.

SOURCE : D'APRÈS L'UMR 8504 GÉOGRAPHIE-CITÉS (CALCULS EFFECTUÉS À PARTIR D'INSEE RP 2006, CLAP 2008, CORDIS, FILOCOM, SNCF/OAG 2010)

LA CONFÉRENCE
DU 17 NOVEMBRE

« Jusqu'où va la ville ? Métropoles, réseaux et territoires »

Le Monde organise la 3^e édition des Prix Le Monde-Smart Cities. Récompensant des innovations appliquées à la ville, ces prix distinguent des projets dans différentes catégories : participation civique, habitat, énergie, mobilité, action culturelle ou innovation urbaine (sociale et/ou d'économie circulaire et/ou technologique). Entreprises, collectivités, associations et individus de tous pays peuvent candidater en se rendant sur www.agorize.com/challenges/le-monde-smart-cities-2018. Les dossiers seront sélectionnés par un jury international. A l'occasion de cette nouvelle édition, une conférence est organisée vendredi 17 novembre au Monde, autour de la question des métropoles et de leurs responsabilités vis-à-vis des territoires qui les entourent. L'entrée est gratuite, sur inscription préalable sur LeMonde.fr.

9 heures Les mystères du Grand Paris : à quelle échelle penser une ville monde ?

Avec Jean-Louis Missika, adjoint à la maire de Paris ; Geoffroy Didier, vice-président de la région Ile-de-France.

9 h 30 La construction d'une métropole, sujet romanesque ?

Raconter une ville monde, avec Aurélien Bellanger, écrivain, auteur de *L'Aménagement du territoire* et de *Grand Paris*.

9 h 45 Des villes aux systèmes urbains : penser la ville dans une approche relationnelle

Avec Nadine Cattan, géographe, directrice de recherches au CNRS.

10 heures Un territoire rétréci : la France, ses villes et ses cartes, vues par un acteur des territoires.

Avec Rémi Feredj, directeur général de Poste Immo.

10 h 15 Frontières administratives contre espaces de vie : à quelle échelle agir ?

Avec Rémy Pagani, maire de Genève ; Sophie Laplace, conseillère municipale d'Anglet ; Olivier Biancarelli, directeur villes et territoires à Engie ; Géraldine Poivert, directrice des opérations à Citeo.

11 heures La France a-t-elle sacrifié certains territoires ?

Entretien avec le journaliste et collaborateur du Monde Olivier Razemon, auteur de *Comment la France a tué ses villes*.

11 h 15 La métropole face à ses responsabilités

Avec Daniel Benquet, maire de Marmande ; Raymond Vall, sénateur du Gers ; Mylène Villanove, conseillère de Bordeaux Métropole.

12 heures Conclusion.

Les nouvelles géographies de la mondialisation par Michel Lussault, géographe.

12 h 30 Lancement officiel des Prix Le Monde-Smart Cities